1932 N° 8 Sierpień



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.P.

Wydawnictwo Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

OGŁOSZENIA: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł, 1/16 — 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12. Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 13 — 14-ej.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ // ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X. — Nr. 8 (116) MIESIĘCZNIK SIERPIEŃ 1932

M. SZCZUDŁOWSKI mjr. dypl. pil.

OBRONA BIERNA MIAST PRZED NAPADEM LOTNICZYM

„...w tym właśnie czasie (1918 r.) stolica Anglji odczuła skutki bomby 1000 kilogramowej...“

gen. v. Hoeppner.

Czternaście lat temu, „....Paryż, który bardziej odczuwał skutki bombardowania niż Londyn, przemawiał za porozumieniem z Niemcami... W parlamencie deputowani socjaliści zaproponowali rządowi wejść w pertraktacje z Niemcami...“

„dnia 21 marca 1918 naczelne dow. wojsk niemieckich zostało powiadomione przez Reichstag o konieczności zmniejszenia napadów lotniczych... gdyż ludność południowej i południowo-zachodniej części cesarstwa jest narażona na ciągłe bombardowanie, znajduje się w strasznej sytuacji....“ [1])

Po owych doświadczeniach, po upływie dość długiego czasu, wysiłki Ligi Narodów, stosowane podczas ostatniego „zatargu“ japońsko-chińskiego, czy dały jakie rezultaty?

Całe dzielnice miast chińskich zostały zbombardowane!

Czy uchyla groźbę bombardowania w przyszłości ostatnia nota prezydenta Hoovera? Czy wyniki konferencji genewskiej dają tak doniosłe rezultaty, że nie należy obawiać się grozy bombardowania w przyszłości? Projekt niemiecki umiędzynarodowienia lotnictwa komunikacyjnego i demagogiczny projekt bolszewicki, proponujący zmniejszenie stanów liczebnych lotnictwa małych państw o 50%, nietylko że nie rozwiązują problemu groźby bombardowania w przyszłości, lecz każą domyślać się grożącego z tych stron niebezpieczeństwa!

Obserwacje poczynań różnych państw w dziedzinie zbrojeń lotniczych, coraz to potężniejszych, i wnioski stąd dla nas płynące, nakazują nam zająć się choćby tą czysto obronną sprawą, jaką jest bierna obrona miast, tych pulsujących bez przerwy skupień życia i wszelakich jego przejawów.

Jeżeli spojrzymy na mapę Polski, odmierzymy odległość naszych miast od granic naszych sąsiadów i weźmiemy przytem pod uwagę szybkość i nośność obecnie używanych samolotów, to zobaczymy dość ciekawe zjawisko.

Wszystkie bowiem większe zgrupowania miejskie, liczące powyżej 100.000 mieszkańców, znajdują się u nas w strefie, odległej od granicy przeciętnie od 40—50 minut lotu. Z miast tych wymienię: Poznań, Kraków, Wilno, Łódź, wzgl. położone nieco dalej, jak Lwów i Warszawa.

Ludność tych miast wynosi w przybliżeniu około 1/10 całego zaludnienia państwa. Gdy zaś dołączymy do tego wielkie skupienia na pograniczach zachodnim i południowo-zachodnim, cyfra ta poważnie wzrośnie.

Dla porównania położenia naszej stolicy, w stosunku do możności szybkiego dolotu do niej sił powietrznych nieprzyjaciela podaję, że stolica Niemiec, Berlin, zaś Prus Wschodnich, Królewiec, — znajdują się w sytuacji analogicznej do Warszawy.

Tak więc przedstawia się z grubsza naszkicowane położenie stolicy i innych miast. Wniosek płynie stąd bardzo prosty — a mianowicie, że wszystkie mogą być prawie w równym czasie zagrożone i że system obserwacyjno-meldunkowy winien być zorganizowany na całym terenie państwa, by działając sprawnie, mógł niezwłocznie alarmować różne jego centra, które znajdując się w małym promieniu nalotu, nie będą miały dużo czasu na przygotowanie się.

Przed przystąpieniem do analizy przeprowadzenia obrony biernej, należałoby zapoznać się z tem, co zostało w tej dziedzinie zrobione zagranicą. Weźmy dla przykładu Francję i zbadajmy, jak wzięto się do pracy nad zorganizowaniem obrony biernej Paryża. Będzie to dla nas w tym wypadku punktem wyjścia.

Otóż ustanowiono tam z ramienia rządu komitet, który opracował program, mający na celu przygotowanie i przeprowadzenie obrony biernej Paryża. W programie uwzględniono:

a) budowę schronów i miejsc ochronnych, b) zorganizowanie służby alarmowej i meldunkowej, c) gaszenie świateł, d) ochronę zakładów przemysłowych, e) ochronę elektrowni i wodociągów, f) problem ruchu w czasie napadu, g) czynności straży pożarnych, h) zadania policji, i) ratownictwo, j) ochronę przeciwgazową, k) odkażanie.

Widzimy więc z powyższego, że Francja doświadczona w wojnie światowej wizytami niemieckich eskadr, wzgl. Zeppelinów, nie chce zostać zaskoczoną i zdając sobie sprawę ze skutków napadu, zabezpiecza się przed nimi już obecnie. Francuzi wiedzą, jaki obowiązek nałożyły na nich hekatomby wojny!

Kończąc na tem przegląd przygotowań, dokonanych w tej dziedzinie we Francji — muszę dodać, że ma się zamiar przeprowadzić tam jeszcze dalej idące zarządzenia, a mianowicie: posegregować ludność zamieszkującą wielkie miasta. Ludność ta miałaby się rozpaść na dwie kategorje: na potrzebną w danej miejscowości w czasie działań wojennych i na zbędną, którą się zaraz po pierwszych dniach rozpoczęcia kroków wojennych powinno wyeliminować. Kto powinien do tej drugiej kategorji należeć, jest jasne; będą tam starcy, kobiety i dzieci. Zostaną oni natychmiast wyewakuowani do miejsc niezagrożonych napadem, gdzie przepędzą spokojnie okres wojny, nie stając się ciężarem dla ludności „wojującej“. Zrozumiałem jest, że takie wysegregowanie ludności jest zagadnieniem nadzwyczaj trudnem do przeprowadzenia i wymaga całego szeregu przygotowań i odpowiednich zarządzeń, wkraczających nieraz głęboko w różne dziedziny życia i ustawodawstwa.

Zorjentowawszy się więc ogólnie co do poczynań obcych, należałoby się zastanowić, co z tych spraw i jak możnaby u nas zastosować praktycznie. Zdajmy sobie zarazem sprawę z tego, że niema uniwersalnego środka obrony, który mógłby być przykładany do każdej sytuacji. Każde położenie wymaga odrębnego rozpatrywania. Dlatego też pisząc ogólnie o obronie biernej miast, mogę tylko ogólnie poruszyć niektóre tematy, czem, mojem zdaniem, nie wyczerpię wiele jeszcze zagadnień. Jakże więc należałoby tę sprawę potraktować u nas? Aby na to odpowiedzieć, zastanówmy się nad zasadami obrony biernej i nad sposobami wykonywania takiej obrony. *Głównym czynnikiem obrony biernej, jest ukrycie przed działaniem sił powietrznych nieprzyjaciela.* Skuteczne bowiem zwalczanie jego lotnictwa, wymaga specjalnych środków, które nie mogą znajdować się wszędzie. Obronę bierną osiąga się więc przez ukrycie ruchu i o ile możności przez maskowanie, t. j. upodobnienie się do otaczającego nas terenu i złudzenie w ten sposób nieprzyjacielskich lotników.

Zrozumiałem jest, że ukrycie i zastosowanie maskowania idzie w parze z bezwzględną dyscypliną przeciwlotniczą mieszkańców. Do osiągnięcia pożądanego stopnia dyscypliny może doprowadzić kontrola gaszenia świateł, ruchu, ukrycia dymów, jak wogóle ewidencja ukrycia wszelkich objawów życia w danej miejscowości. Jak więc z powyższego wynika, środków obrony biernej mamy niedużo, lecz jakże są ważne! Wartość ich zastosowania polega na bezwzględnem zrozumieniu ich ważności przez ludność pouczoną i zdyscyplinowaną. Jedno niezgaszone światło w jakimś domu, na poddaszu, jeden jadący, a oświetlony, po ulicach samochód, jakaś niezgaszona reklama świetlna, zwrócą uwagę lotnika, pozwalając mu na zorjentowanie się, że tu leży przedmiot bombardowania.

Zastanawiając się dalej nad problemem obrony biernej naszych miast, przejdźmy kolejno program, zastosowany przez

[1]) Niemcy, wojna powietrzna. v. Hoeppner.

francuzów, komentując go i rozszerzając. Spotykamy tam na naczelnem miejscu *budowę schronów,* nie znajdujemy jednakowoż zmianki *o możności dostosowania do ochrony ludności* już istniejących urządzeń domowych, jak np. piwnic. Jasnem jest, że niemożliwością jest zbudowanie w dobie obecnej, ani też w najbliższej przyszłości, tylu schronów, ile byłoby potrzeba dla miljonowej często ludności. Tak więc z braku miejsca dla schowania pod ziemię naraz wielkiej ilości ludzi, nasuwa się konieczność zabezpieczenia w pierwszym rzędzie tych, którzy będą potrzebni do funkcjonowania zakładów i instytucyj, które są niezbędne do życia danego centrum. Najważniejszemi z nich będą wodociągi, elektrownie, gazownie, niektóre zakłady przemysłowe, pewne urzędy i koleje, których linje przecinając miasta, tworzą często węzły, a które są łakomym objektem do zniszczenia. Widzimy więc, że aby pobudować schrony dla personelu wymienionych tu tylko przezemnie zakładów i instytucyj, musi się wykonać potężny wysiłek, tak na polu organizacyjnem, jak i finansowem. Gdzież jednakowoż miałaby się schronić ta niewymieniona tu reszta ludności? W konsekwencji więc nasunąłby się tu wniosek wykorzystania przez ludność większych miast, już dziś istniejących i mogących być do celów ochrony już ewentualnie obecnie przystosowanych piwnic wzgl. tuneli. Do nich prowadziłyby ludność, rozmieszczone na murach domów specjalne znaki, wskazujące, że na wypadek alarmu tam można znaleźć schronienie. Lecz prawdopodobnie i tych piwnic czy tuneli nie starczy, by w danym momencie zaalarmowania, mogły pomieścić wszystkich tych, którzy pragnęliby z danego schronu skorzystać. Nasuwałaby się konieczność podzielenia schronów na dzielnicowe i ogólne. Gęstość ich budowy w danych rejonach zależałaby od gęstości zaludnienia względnie od przewidywań, któreby uwzględniały większe skupienia w tych miejscach ludności tam się w pewnych porach doby znajdującej, np. na placach, dworcach, halach targowych i t. p. Pierwsze z nich mogłyby służyć ludności stale zamieszkałej, lub zatrudnionej w danym rejonie, drugie ludności, która znalazła się w momencie alarmu w danym rejonie przypadkowo. W każdym razie musianoby wziąć pod uwagę, aby w chwili alarmu cała ludność znajdująca się poza obrębem domów, mogła swobodnie zniknąć z placów i ulic.

Nie będę rozwodził się tutaj nad sposobem zorganizowania służby alarmowo-meldunkowej, gdyż organizacja jej nie będzie zależną od władz municypalnych danego miasta, lecz będzie ona tworzyć jedno kółeczko, lub koło, w ogólnej sieci alarmowo-meldunkowej całego państwa, a składającej się z całego systemu wypatrywaczy posługujących się odpowiednimi środkami łączności. Wspomnę tu tylko, że zlekceważenie wypatrywania w czasie wojny światowej, naraziło wiele miast na zbombardowanie, połączone, ze względu na zaskoczenie, z wielką ilością ofiar.

Rozpatrzmy obecnie sprawę gaszenia świateł. Nie jest ona problemem tak prostym, jakby się na pierwszy rzut oka zdawało. Wyobraźmy sobie bowiem chwilę alarmu, która zastaje nas na najludniejszej z ulic, gdzie kursuje wielka ilość pojazdów, gdzie za szybami wystawowemi znajdują się często cenne bogactwa. Nie można sobie wprost wyobrazić nagłego zamarcia ruchu w wielkiem skupieniu życia. Otóż tu nasuwa się kilka wniosków. Miasta mogą posiadać specjalną zaciemnioną sieć oświetleniową, która aczkolwiek zapalona, daje rozproszone światło, niewidoczne zgóry, a które jednak dostarcza dość oświetlenia dla tych, którzy muszą pozostać na powierzchni, jak organa bezpieczeństwa, pogotowie pożarowe, drużyny ratownicze i t. p. Naturalnie, że takie załatwienie sprawy daje się zastosować tam, gdzie elektrownie posiadają specjalne instalacje, pozwalające na włączanie i wyłączanie takich sieci. W wypadku, gdy elektrownie danych miast nie odpowiadają wymogom, można przygotować zawczasu sieć pomocniczą oświetlenia gazowego, którąby można samoczynnie zapalać i gasić. Możnaby też umieszczać na skrzyżowaniach ulic orjentacyjne, a zaciemnione lampy naftowe, które w chwili alarmu zapala służba bezpieczeństwa. Wszystkie te światła musiałyby być sprawdzane z powietrza, czy nie są widoczne z góry i nie przyciągają lotników. W końcu możnaby też zastanowić się nad zastosowaniem systemu maskowania miasta światłami zapalonemi i widocznemi. Wreszcie stosowano też sposób budowania sztucznego miasta, celowo oświetlonego.

Skracając się, przejdziemy obecnie do problemu *ochrony zakładów przemysłowych.* Ochronę tą można przeprowadzić drogą odpowiednio wybudowanych schronów, dokąd udają się wszyscy pracownicy przy równoczesnem całkowitem zatrzymaniu biegu fabryki, lub co będzie prawdopodobnie częściej miało miejsce, przez częściowe wstrzymanie pracy i pozostawienie nieodzownej tylko obsługi dozorczej na stanowiskach. „Front" bowiem na wypadek wojny będzie wszędzie, tak w okopach pierwszej linji, jak i w głębi kraju! Chodzi tylko o to, aby uniknąć niepotrzebnych strat. Nie należy też zapominać o ukryciu błysków i iskier buchających często z palenisk i kominów. Te adaptacje, jako czysto techniczne, dadzą się wszędzie łatwo przeprowadzić. Ochronę na wypadek pożaru przeprowadzałyby pogotowia przeciwpożarowe fabryczne. Pogotowia sanitarne i odkażające fabryczne pracowałyby na powierzchni w razie potrzeby. Dla rannych i zagazowanych, należałoby budować oddzielne schrony-pomieszczenia, oddzielając jednych od drugich. Wzywanie zaraz w pierwszych chwilach potrzeby pogotowia pożarowego miastowego, lub takiegoś pogotowia sanitarnego, nie byłoby, mojem zdaniem, tak długo wskazanem, jak długo personel ratowniczy lokalny mógłby opanowywać własnemi środkami rozmiary klęski.

Ochrona zakładów wodociągowych, gazowni i elektrowni, musiałaby być przygotowaną nad wyraz pieczołowicie, jako instytucyj nieodzownych do życia. Zniszczenie filtrów, pomp wodociągowych, zburzenie elektrowni, zasilającej w siłę pędną inne urządzenia, spowodowałoby nadzwyczaj poważne zaburzenia w organizmie miast. Najradykalniejszym środkiem obrony byłoby umieszczenie tych zakładów pod ziemią. Takie załatwienie sprawy da się pomyśleć jedynie przy budowie nowych miast. W innych wypadkach nadzwyczaj staranne, a wczesne maskowanie, może zmniejszyć niebezpieczeństwo. Stworzenie zapasowych źródeł energji, pobudowanych w innych miejscach i oddalonych od już istniejących, mogłoby znaleźć również zastosowanie. Głębokie lokowanie rur wodociągowych zmniejszyłoby widoki ich niszczenia przez bomby. Zbiorniki z gazem, budowane w przyszłości pod powierzchnią ziemi, a rozmieszczone w różnych centrach miasta lub jego peryferjach, dawałyby gwarancję posiadania zapasów źródeł światła. Ochrona obsługi tych zakładów byłaby opartą na analogicznych zasadach, jak ochrona personelu zakładów przemysłowych. Elektrownie, gazownie i wodociągi mogłyby przygotować zawczasu drużyny specjalistów odpowiednio wyposażonych, których zadaniem byłoby usuwać natychmiast wszelkie powstałe w czasie alarmu uszkodzenia.

Rozpatrzymy obecnie *w kolejności problem ruchu.* Środki lokomocji, kursujące po terenie miast, są różnorodne. Począwszy od kolei żelaznych, poprzez autobusy, samochody, dorożki konne, a skończywszy na wozach wiejskich, ciągnących z lampą przy dyszlu i śpiącym kmiotkiem w nocy do miasta. Tu znowu wysuwa się na pierwszy plan dyscyplina gaszenia natychmiastowego świateł na dany sygnał. Samochody zdążające do miasta lub inne pojazdy, zawiadamiane przez posterunki sieci obserwacyjno-meldunkowej, musiałyby już w promieniu 50 km. gasić światła i pozostawać tak długo na miejscu, aż nowy sygnał pozwoliłby im wznowić ruch. Pojazdy miejskie musiałyby przerwać swój ruch. Prawo jazdy miałyby tylko samochody ratownicze pożarowe, wzgl. sanitarne a i te musiałyby być zaopatrzone w specjalne światła, niewidoczne z powietrza.

Kursujące pociągi winne być zaopatrzone w odpowiednie instalacje, umożliwiające kierownikom wyłączanie oświetlenia wagonów. Gaszenie światła odbywałoby się po zawiadomieniu kierowników znajdujących się w promieniu 50 km. od zagrożonego centrum drogą radjową, lub specjalnych sygnałów, dawanych przez dróżników lub odpowiedni personel stacyjny. Przerwa nawet nieznaczna w ruchu kolejowym, może spowodować poważne zakłócenie w całym rozkładzie jazdy i byłaby wysoce niepożądaną. Stąd więc płynie wniosek, że koleje winne funkcjonować bez przerwy. Dworce znajdujące się w miastach, musiałyby gasić swoje przyciągające lotników oświetlenie. Kierowanie ruchem mogłoby się odbywać zapomocą odpowiednio ukrytych sygnałów, widocznych jedynie poziomo dla prowadzących pociągi. Podróżni, przebywający na dworcach, a oczekujący na odnośne pociągi, musieliby w czasie napadu szukać schronienia w odpowiednich schronach. Naturalnie, że dworce posiadałyby prawdopodobnie drużyny ratownicze techniczne, sanitarne i przeciwgazowe, jakoteż odkażające. Nie wspominam tu o adaptacjach koniecznych do ukrycia błysków paleniska i iskier z komina, jako rozumiejących się samo przez się i nie poruszam innych spraw technicznych, ze względu na brak miejsca.

Organizacja *straży pożarnych miast na wypadek alarmu i nalotu* nie nastręcza tu specjalnego problemu do rozwiązania, krótko mówiąc praca ich musiałaby często odbywać się przy huku padających bomb i musiałaby uwzględniać kolejność prac wg. pilności ratowania danych objektów. Musianoby też przeprowadzić ochronę przed fałszywemi alarmami, które mogłyby być częstemi i prowokowanemi celowo przez elementy wrogie państwu. Wyposażenie straży pożarnych w odpowiedni sprzęt przeciwgazowy i odkażający, i współdziałanie z oddziałami oczyszczania miasta rozumie się samo przez się.

Zadania policji byłyby w wypadkach alarmu i nalotu bardzo rozgałęzione, bo poza sprawą utrzymania bezpieczeństwa,

pozostawałoby policji zadanie kierowania zachowaniem się ludności i kontroli ścisłego przestrzegania obowiązujących ją przepisów. Kontrola taka musiałaby tępić z wszelką bezwzględnością wszelkie odruchy, dążące do wyłamania się z rygoru, jak również wszelkie zaniedbania, tem więcej, że tu płatne a z wrogiem współdziałające elementy, posługując się różnemi sygnałami, mogłyby kierować nalot właśnie na najczulsze miejsce.

Na *ratownictwo* spada też ogrom prac, gdyż musiałoby ono uwzględnić ratowanie i sekregację rannych i zagazowanych. Należałoby przygotować specjalny personel i tabor, podzielony na odpowiednie do zadań grupy. Musianoby wciągnąć do współpracy cały szereg pogotowi prywatnych, które w chwili alarmu podlegałyby centrali ratowniczej. Przygotowanie pod względem czekających je zadań, segregacja, przygotowanie szpitali i organizacja funkcjonowania całego aparatu, oto zadania, które winne być przemyślane już obecnie. Nasuwałby się wniosek, czy nie należałoby wyznaczać w miastach centralnego kierownika sanitarnego, który wraz z odpowiednim sztabem opracowywałby zagadnienie ratownictwa, dostosowując je do ogólnego planu obrony biernej miasta!

Co do *ochrony przeciwgazowej,* to problem ten o tyle jest trudny do rozwiązania, że zaopatrzenie całej ludności wielkich miast w maski gazowe i przygotowanie dla niej schronów, jest nie zawsze do przeprowadzenia. I w tej sprawie, jak i w innych, należałoby się kierować pewnym planem, dostosowanym do warunków danego środowiska. Powstawanie schronów i wyposażenie w maski, szłoby w pewnej kolejności. Zrozumiałem jest, że w pierwszym rzędzie musiałyby być zaopatrzone w maski drużyny miastowe ratownicze, jak przeciwpożarowe, sanitarne, odkażające i inne. Dalej pracownicy instytucyj takich, jak gazowni, elektrowni, wodociągów, policja, poczta i t. p. Budowa schronów podlegałaby też pewnej kolejności. Chronienie się ludności na wypadek zagazowania na wyżej położone miejsca, jak piętra, strychy, płaskie dachy, natrafia na trudności, ze względu na niebezpieczeństwo przed eksplozjami bomb. Budowa schronów w budowlach nowo powstających musiałaby być w przyszłości nakazaną drogą ustawy i uwzględnianą przy kontroli planów przez inspekcje budowlane. Zaopatrywanie ludności w maski gazowe nie może być dorywcze i pozostawione li tylko inicjatywie prywatnej.

Sprawą odkażania winny się zająć władze miejskie, przygotowując zawczasu specjalnie do tego celu wyszkolone drużyny wraz ze sprzętem, a które to drużyny mogłyby się rekrutować z powodzeniem z personelu trudniącego się obecnie oczyszczaniem miast. Ilość tych drużyn, wyposażenie w środki lokomocji, sposób zawiadamiania, współdziałanie ich z innymi drużynami ratowniczemi, to problemy, które dają się rozstrzygnąć tylko w odnośnych warunkach lokalnych. Sposób odkażania będzie zawsze ten sam, tak w środowisku miljonowem, jak i w małych osiedlach, zato sposób organizacji różny.

W ten sposób przeszliśmy wszystkie punkty programu, przedstawionego na początku niniejszego artykułu. Odnoszę wrażenie, że nie wszystkie udało mi się z powodzeniem szczegółowo omówić. Nie było to też moim zamiarem, gdyż pisząc o problemie obrony biernej miast, chciałem jedynie poruszyć ten tak aktualny, a nieco zaniedbany temat i rzucić parę wniosków przy analizie programu francuskiego, z którego dużo dałoby się i u nas zastosować. Stare, a używane często powiedzenie: „caveant consules ne quid detrimentum...“ jest ciągle aktualne.

---o---

Od Komitetu Redakcyjnego. Komitet Redakcyjny umieszcza powyższy artykuł jako dyskusyjny, oraz podkreśla, że zagadnienie obrony przeciwlotniczej miast, zasługuje na specjalne zainteresowanie ze strony czynników do tego powołanych. Dyskusja na łamach naszego czasopisma przyczyni się więc do ugruntowania poglądów, do sprecyzowania pewnych tez, i tylko drogą wymiany poglądów w trosce o bezpieczeństwo ludności cywilnej, możliwe jest osiągnięcie zamierzeń, zamierzeń tak skomplikowanych, jaką jest obrona przeciwlotnicza miast i osiedli.

Prosimy w tem miejscu naszych czytelników o żywą współpracę.

Międzynarodowy konkurs samolotów turystycznych

Międzynarodowy Konkurs Samolotów Turystycznych, t. zw. „Challenge“, jest wielką rewją lotnictwa sportowego. To najciekawsze zawody lotnicze, odbywające się pod patronatem Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.). Skala i zakres wymagań, stawianych zawodnikom, są olbrzymie. Nie bez słuszności przeto „Skrzydlata Polska“ nazwała Challenge „lotniczą Olimpjadą“.

Obecnie odbywa się trzeci z kolei „Challenge“. Pierwszy był w roku 1929, drugi — w 1930. Warunki tegoroczne zostały bardzo silnie zaostrzone. Łatwo jest przekonać się o tem, porównując długość etapów dziennych trzech konkursów oraz wzrost wymaganych szybkości maksymalnych.

Gdy w roku 1929 zawodnicy mieli przebyć średnio dziennie 431 km. w roku 1930 już 623 km, a obecnie dwa razy tyle, bo 1227 km. Długość tegorocznej trasy wynosi 7360 km. To już nie zwykły rajd, o jakich słyszy się ciągle, ale wyścig maratoński! Siedem i pół tysiąca km. trzeba przebyć w ciągu tygodnia bez większego opóźnienia. Czas postojów poza lotniskami o obowiązkowem lądowaniu wliczany jest do czasu lotu. Ominięcie choćby jednego etapu — powoduje dyskwalifikację. Żadnych remontów i uzupełnień. Brać benzynę — i lecieć dalej!

Podobnie, jak długość trasy, wzrastają granice maksymalnych szybkości. Oto liczby:

	1929	1930	1932
I kat. samol.	143	175	200 km./g.
II kat. samol.	128	155	175 km./g.

Wiemy dobrze, że w obecnym konkursie szybkość 200 km./godz. nie będzie należała do rzadkości. Nasze samoloty (RWD 6 i PZL 19) przekraczają znacznie tę granicę. Równocześnie z dużą szybkością zelotową żąda się szybkości minimalnej od 88 do 63 km./godz. oraz startu (od 300 do 100 m.).

Inne wymagania, stawiane maszynom, są niemniej zadziwiające dla tych, którzy operują jeszcze normami z przed 2-ch lat. A więc samoloty muszą mieć, pod grozą eliminacji, składane skrzydła i mechaniczny rozruch silnika. Ze względu na dużą punktację wygody, samoloty stające do Challenge'u posiadają kompletne i staranne wyposażenie rajdowe oraz urządzenia zapewniające już nietylko wygodę, lecz i komfort.

Przypatrzmy się typom naszych samolotów, które biorą udział w Challenge'u. „RWD 6“ jest limuzyną, konstrukcji mieszanej. Kabina, bardzo wygodna, cała oszklona z boków i od góry (szklany sufit) i obita suknem. Dwa fotele obok siebie dają się swobodnie przesuwać. Widoczność doskonała na wszystkie strony. Lepszej chyba być nie może. Podwójny ster, odrzucane drzwiczki, komplet przejrzyście rozmieszczonych zegarów. Czego chcecie więcej? Tak samo „PZL 19“, która posiada w kabince 3 fotele w szeregu.

Jaki to szalony postęp w porównaniu z niewygodnem RWD 4 i powolnemi PZL 5, które reprezentowały nas w poprzednim konkursie. Poprostu trudno wierzyć teraz, że takie samoloty mogły brać udział w zawodach zaledwie dwa lata temu. A jednak nasze „czwórki“ były podówczas samolotami stojącemi na poziomie średnich wymagań.

Jakże daleko naprzód posunęła się konstrukcja silnika, skoro zabrania się zdjąć plomby z motoru przez całe 7 i pół tys. km. drogi!

*

Do konkursu tegorocznego zgłoszono początkowo 67 samolotów. W pierwszym dniu otwarcia zawodów, t. j. 11 sierpnia. było zaledwie 42, a mianowicie: 15 niemieckich, 9 francuskich, 7 włoskich, 5 polskich, 4 czeskie i 2 szwajcarskie. Spodziewano się jeszcze: 1 niemieckiego, 1 włoskiego i 1 czechosłowackiego. Z niemieckiej ekipy odpadło aż 16 samolotów, w tem 6 „Messerschmitt'ów“ zawieszonych w lotach. Zespół polski zmniejszył się o 1 samolot RWD 6, rozbity podczas prób. Tak więc rajd rozpocznie, przypuszczalnie, nie więcej, jak 42—45 samolotów.

Polską ekipę stanowią:

na samolotach PZL 19 z silnikiem Gipsy 120 KM. —

01 — kpt. Orliński i p. Balcerzak,

02 — kpt. Giedgowd i p. Kłosinek,

03 — kpt. Bajan i p. Pokrzywka.

na samolotach RWD 6 z silnikiem Genet-Major 140 KM. —

04 — p. Karpiński i p. Zientek,

06 — por. Żwirko i inż. Wigura.

Konkurs rozpada się na dwie części zasadnicze:

a) próby techniczne (ocena właściwości technicznych, próba szybkości maksymalnej, startu, lądowania, zużycia materjałów pędnych, rozruchu silnika i demontażu samolotu) oraz

b) rajd dookoła Europy na trasie 7360 km., rozpoczynający i kończący się w Berlinie.

I. etap.

Berlin (Tempelhof) — Warszawa	518,0
Warszawa — Kraków	247,2
Kraków — Praga	392,0

Praga — Brno	189,2
Brno — Wiedeń (Aspern)	106,4
Wiedeń (Aspern) — Zagrzeb	272,0
Zagrzeb — (Postumia) — Vicenza	349,2
Vicenza — Rimini	195,0
Rimini — Rzym (Littorio)	228,8
Razem km.	2.497,8
II. etap.	
Rzym (Littorio) — Florencja	233,6
Florencja — Bellinzona	316,8
Bellinzona — Turyn	171,2
Turyn — (Albenga) — (Imperia) — Cannes	227,2
Cannes — Lyon	288,8
Lyon — St. Gallen (Altenrhein)	404,0
St. Gallen (Altenrhein) — Stuttgart (Böblingen)	139,6
Stuttgart (Böblingen) — Bonn (Hangelar)	266,4
Bon (Hangelar) — Paryż (Orly)	412,8
Razem km.	2.460,4
III. etap.	
Paryż (Orly) — Deauville	178,4
Deauville — Rotterdam	418,4
Rotterdam — Dortmund	216,0
Dortmund — Hamburg (Fuhlsbüttel	285,6
Hamburg (Fuhlsbüttel)—Kopenhaga	280,0
Kopenhaga — (Laholm) — Göteborg	250,4
Göteborg — (Laholm) — Kopenhaga	250,4
Kopenhaga — Hamburg (Fuhlsbüttel	280,0
Hamburg (Fuhlsbüttel) — Berlin (Staaken)	242,0
Razem km.	2.401,2

Lot trwać będzie od 21 do 28 sierpnia. Pierwszy etap biegnie nad Polską. W niedzielę 21 sierpnia, w godz. 9.30—12 będziemy mogli oglądać w Warszawie wszystkich zawodników, bo wątpić należy w to, aby ktoś odpa[illegible] pierwszym odcinku rajdu. Tego dnia będzie udostępnione wejście na lotnisko dla publiczności. Dokładne informacje przez megafony pozwolą orjentować się w typach samolotów i przebiegu rajdu. Z uwagi na to, że wszystkie 45 samoloty przejdą przez Warszawę w ciągu zaledwie dwóch godzin, publiczność nie będzie się nudziła. To też nie wątpimy, że lotnisko warszawskie zalegną w dn. 21 sierpnia niemniejsze tłumy, jak podczas meetingu.

Jakie są przewidywania? Niezmiernie trudno jest stawiać horoskopy. Różnice między samolotami są niewielkie. To pewne, że głównymi konkurentami będą Niemcy i Włosi, których jednolita ekipa. złożona z 7 samolotów Breda 33, budzi poważne obawy dwukrotnych zwycięzców Challenge'u.

Dla nas już sam udział 5 samolotów, wykonanych całkowicie w kraju i zaliczanych do najlepszych konstrukcji — stanowić będzie nielada sukces propagandowy. Pamiętajmy, że samoloty poszybują nad 9 państwami, lądując w 27 miastach. Cała Europa śledzić będzie uważnie przebieg rajdu.

Do powodzenia polskiego udziału w Challenge'u przyczyniła się wydatnie L. O. P. P. finansując budowę dwóch samolotów PZL.

J. Osiński.



W jednym z ostatnich miesięczników angielskich, ukazał się artykuł, w którym podano nieco ciekawych szczegółów o postępach, jakie uczyniło lotnictwo sportowe w Anglji.

W obecnej chwili istnieje tam pięćdziesiąt siedm aeroklubów, które jednoczą około dwóch tysięcy dyplomowanych pilotów. Setki osób lata zupełnie niezależnie, używając własnych samolotów do osobistych celów, do interesów, do krótkich przelotów na golfa, na wyścigi, lub nad morze, na stały kontynent, a nawet i dalej. Ażeby ułatwić tym podróżnikom latanie, zwiększając zarazem bezpieczeństwo lotów, powstał Oddział Lotniczy, przy istniejącem oddawna stowarzyszeniu „Aeromobile Association", niosącem pomoc automobilistom na szosach w całej Anglji. Oddział Lotniczy wziął w opiekę wszystkich prywatnych pilotów, wydając dokładne mapy, z oznaczeniem licznych miejsc, nadających się do przymusowego planowania w razie wypadku, organizując lotniska we wszystkich dzielnicach kraju i wogóle przygotowując Anglję na raj dla turystów na podniebnych szlakach.

Stworzono też doskonałą, świetnie wyszkoloną brygadę techniczną, która asystuje przy zjazdach lotniczych (meetingach), gotową w każdej chwili do naprawiania wszelkich uszkodzeń i całkowitej obsługi samolotów. Istnieją również specjalne lotne patrole, które niosą pomoc pilotom w razie niespodziewanych trudności i wypadków.

W porozumieniu z Ministrem Lotnictwa, zbudowano radjową stację nadawczą w Heston, skąd ogłaszane są raporty meteorologiczne osiem razy dziennie, według danych państwowej stacji meteorologicznej. Biuro Oddziału Lotniczego w Londynie zajmuje się gromadzeniem i wydawaniem map, udziela porad i informacyj, oraz przeprowadza starania o paszporty zagraniczne, wizy i pozwolenia na planowanie we wszystkich prawie krajach i częściach świata. Piloci „Aeromobile Association", znanego ogólnie pod nazwą „A. A." przelecieli wiele tysięcy kilometrów, żeby osobiście zbadać warunki planowania na wszystkich europejskich lotniskach.

W Anglji licznie rozsiane posterunki „A. A." porozumiewają się z pilotami za pomocą specjalnie obmyślonych i zaakceptowanych przez Ministra Lotnictwa, worków do listów. Pilot pisze kilka słów na kartce, wkłada ją do worka oznaczonego literami „A. A." i rzuca go z samolotu nad najbliższym posterunkiem. Worek zaopatrzony jest w długą żółto-niebieską chorągiewkę, aby ułatwić znalezienie go w polu, lub drzewach. Patrolujący powiewa workiem nad głową, na znak, że go znalazł. W przeciwnym razie, staje z rękami szeroko rozłożonemi, czekając na drugą posyłkę. Posterunek „A. A." posiada telefon i wszystkie polecenia są natychmiast wypełniane skrupulatnie.

Pomoc doraźna przedstawia się na przykładzie, jak następuje: Pan Smith orjentuje się, że zbraknie mu benzyny, nim doleci do jakiegoś miasta, posiadającego lotnisko. Znajduje więc na mapie najbliższe miejsce, nadające się do planowania. Na bloku, umieszczonym za pomocą specjalnej klamry na kolanie, pisze: „Proszę przysłać benzynę na łąkę p. Giles'a, w miejscowości Dewberry. Rzuca worek z kartką patrolowi i kieruje się na ową łąkę, na której właściciel pozwala planować, a która już była uprzednio zakwalifikowana przez pilotów „A. A.". W chwilę później, nadjeżdża patrol, który obejmuje pieczę nad samolotem, chroniąc go w razie potrzeby przed natrętną ciekawością wiejskich gapiów i groźniejszem zainteresowaniem bydła. Zjawia się ciężarówka z benzyną i samochód, którym pan Smitch może się udać do najbliższego zajazdu na śniadanie. Po powrocie znajduje samolot przygotowany do lotu i usłużne ręce, chętne do pomocy przy starcie. Podróż nie zostaje przerwana i nie zakłócona żadnemi przykrościami.

Organizacja tej nowej placówki, dzięki której sport lotniczy w Anglji posiadł wszelkie możliwe udogodnienia, wymagała długich i poważnych konferencji z Ministrem Lotnictwa i niemało trudności pokonali organizatorzy, nim zdołali wszystko przeprowadzić, łącznie z budową nowej stacji radjowej w Heston. Zarząd „A. A" robi też dalsze plany na przyszłość, gdyż liczą się tu z możliwościami wielkiego rozwoju lotnictwa sportowego. W związku z tem, znaczną trudność przedstawia problem uregulowania planowania na wielkich lotniskach. Już podczas meetingów lotniczych, okazał się konieczny specjalny kontroler, dający sygnały nadlatującym z różnych stron samolotom, kiedy mają siadać, żeby uniknąć zderzeń tuż nad lotniskiem, lub na niem. Przy większem rozpowszechnieniu lotnictwa, można sobie wyobrazić, co się będzie działo nad lotniskami dużych miast, jeśli samolot tak wejdzie w użycie, jak samochód. Według opinji członków „A. A." każdy samolot bez wyjątku będzie musiał być w przyszłości zaopatrzony w odbiornik radjowy, ażeby odbierać rozkazy kolejnych stacji, które będą go kierowały od sekcji do sekcji, podobnie, jak się to dzieje z semaforami na linjach kolejowych. Co zaś do planowania, to noszono się też z myślą, żeby lotniska miały po kilka zewnętrznych nad którymi samoloty krążyłyby jakiś czas, nim na dany znak mogłyby siadać.

A może wszystkie te plany okażą się zbyteczne wobec Helikoptera? Odpowiedź na te pytania przyniesie nam zapewne najbliższa przyszłość.



Lady Rosamond Vereker

Od kilku dni oczekuję z fotografem przylotu dzielnej lotniczki bezskutecznie. Wreszcie dzwonek telefonu redakcyjnego i wiadomość — leci — za pół godziny najdalej powinna lądować w stolicy. Lecimy i my na spotkanie.

Doskonały płatowiec turystyczny „Puss Moth" po ładnym wirażu siada lekko na zielonej murawie lotniska i rwie postękując stalowemi płucami ku nam. Objektyw aparatu gotów lada chwila zrobić „prztyk" — czekamy na najlepszy moment. Istotnie moment ten jest, lecz zbyt oddalony, „nie wyjdzie dobrze", bo oto z samolotu wyskakuje czarne czworonożne stworzenie, popularnie psem zwane, a przez swą panią przemianowane na „Rags". (Próbowałem to poprawnie wymówić po angielsku i do tej chwili odczuwam niejakie nadwyrężenie dolnej szczęki i zakończenia języka).

Z samolotu wysiadła smukła niewiasta w świeżym zupełnie stroju spacerowym i foremnym kapeluszu, bez wszelkich lotniczych utensyljów garderoby, okularów, kombinezonów ochronnych, szalów, spadochronów. Jak gdyby nie po podróży powietrznej, lecz z przechadzki po Trafalgar Square. Brawo!

Lady Rosamond Vereker wita się z mężem, attache militaire przy ambasadzie angielskiej w Warszawie, otrzymuje wiązankę kwiatów, pozwala się sfotografować i odjeżdża — na rozmowę nie ma pewnie ochoty, jest przemęczona — widzę to, więc z wywiadu rezygnuję.

W kilka dni potem zostaję przyjęty w ambasadzie. Pani Vereker w towarzystwie nieodstępnego „Rags'a" opowiada mi o swoim przelocie z Londynu do męża do Warszawy, nie bez pewnej dumy, bo istotnie czas, w jakim przeleciała przestrzeń między Heldon—Antwerpia, godnym jest uznania. Ale też i samolot posiada swą niezaprzeczoną zasługę — motor „Gipsy 3" 120 KM.

Lady Vereker jest pomimo wszystko stuprocentową kobietą. Gdy bowiem wydostałem odbitki zdjęć, dokonanych na lotnisku, skrzywiła się z niesmakiem, prosząc, by zamieścić ładniejsze zdjęcie, efektowniejsze. Ha! Wszak trudno! Trzeba. Otrzymuję od lotniczki pozdrowienia dla czytelników „Lotu Polskiego" i żegnam latającą córę Albionu z życzeniami podniebnej pomyślności.

M. St. K.

Niezawodny as — płk. Kossowski płynie do Ameryki

Nie stać nas na wysyłanie zagranicę licznych ekip sportowych — ale już, jak kto jedzie reprezentować nasze barwy, to z pewnością murowany as.

W tym roku do największych zawodów amerykańskich w Cleveland, gdzie rok temu, jak pamiętamy, dzielny nasz kpt. B. Orliński na P. Z. L. 6 wzbudził ogólny podziw — stanie w imieniu polskiego lotnictwa as nad asy, sam płk. Kossowski, prezentując najlepszy samolot pościgowy P. Z. L. 11.

W chwili, gdy piszemy te słowa, płk. Kossowski, któremu towarzyszą pp. dyr. Weber, inż. Jakimiak, konstruktor i mechanik Kotoński — płynie na „Pułaskim" do Ameryki.

Parę dni postoju w Nowym Jorku zajmie zmontowanie złożonego w skrzyni samolotu i już dn. 27 b. m. rozpoczną się zawody.

W ciągu dziesięciu dni najlepsi lotnicy z całego świata będą wykonywać, każdy indywidualnie, szereg popisów, ponadto przewidziane są jeszcze zawody w trójkącie i t. d. i t. d.

Płk. Kossowski, którego niesłychaną brawurę podziwialiśmy niejednokrotnie — wyjechał w doskonałej formie. Jak zawsze opanowany i zrównoważony, doskonale zdaje sobie sprawę z odpowiedzialności, która na nim ciąży i zgóry się zastrzega, że nie ma zamiaru stawać do wszystkich konkurencyj.



płk. J. Kossowski i dyr. Weber przed odjazdem do Cleveland obok pościgowca „P. Z. L. 11"



płk. Jerzy Kossowski

Zawody — tak — lecz poco narażać się na „zawód"...

Zwłaszcza, że podziwiać go będą tłumy rodaków z za Oceanu (podczas zeszłorocznych zawodów kilkadziesiąt tysięcy Polaków ze wszystkich Stanów Ameryki przybyło do Cleveland) i myśl nas wszystkich, którym tak droga jest chwała polskiego lotnictwa, towarzyszyć mu będzie nieodłącznie.

Płk. Kossowski nie zawiedzie.

Wiemy o tem wszyscy i już zgóry możemy mu szykować entuzjastyczne przyjęcie, gdy w połowie września wraz z olimpijczykami, przybędzie z powrotem do kraju



Samoloty na starcie

Przed odlotem
Zawodnicy
u dołu:
I. pułk lotniczy żegna odlatujących po zawodach uczestników rajdu śniadaniem.







O honor eskadry!

.....reprezentujecie swe eskadry na tegorocznych zawodach centralnych, jako najlepsi zawodnicy wyeliminowani w zawodach pułkowych.

Celem wojskowych zawodów lotniczych jest wyszkolenie, — macie wykazać w szlachetnej rywalizacji, jaki jest poziom wyszkolenia naszych eskadr.

Wszyscy macie równe szanse do zdobycia pierwszego miejsca dla swej eskadry, dlatego pamiętajcie, żeście powinni zrobić wszystko, by godnie bronić honoru swych eskadr w tej rywalizacji.....; — padały słowa szefa Dep. Aeronautyki płk. pil. dypl. Rayskiego do zgromadzonych na lotnisku w Poznaniu załóg samolotów linjowych, z wszystkich pułków lotniczych w Polsce, w dniu otwarcia centralnych wojskowych zawodów lotniczych.

Ze skupioną uwagą wsłuchiwały się załogi, reprezentujące eskadry i pułki lotnicze, rozsiane po całej Polsce, w słowa swego najwyższego lotniczego zwierzchnika.

Widać było na twarzach zawodników przejęcie się słowami swego szefa i ważnością czekających ich zadań. A zadania te to nie bagatelka, to nie efektowny, chwilowy wyczyn dla żądnej sensacji publiczności, ale kilkudniowe dzienne i nocne zadania lotnicze, wykonywane na trudnej trasie przelotów, przy niezawsze sprzyjającej pogodzie.

W takich zawodach trzeba trzymać na wodzy swe nerwy, mieć zimną krew, uwagę i przytomność umysłu.

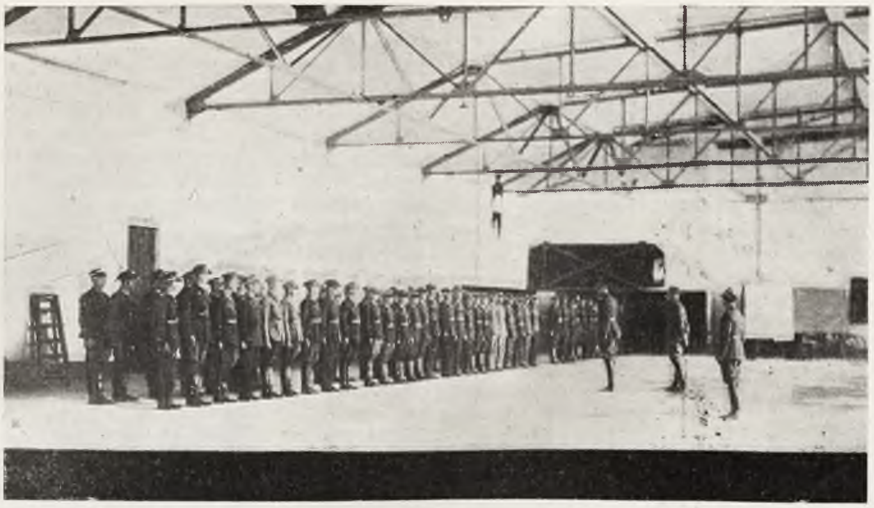
W czasie lotu obserwator i pilot są ciągle zajęci szeregiem wyznaczonych zadań, a wnętrze kabin samolotu linjowego, przy pełnym ekwipunku bojowym, to nie wygodny fotel samolotu komunikacyjnego.

Dlatego trzeba się trzymać w stałem napięciu władz umysłowych, nerwowych i fizycznych, bo każdy zły ruch, zła decyzja, czy koncepcja, nie mówiąc już o szybkiej i sprawnej obsłudze sprzętu, przynosi w rezultacie zbyt małą ilość, tych tak cennych i koniecznych do zwycięstwa punktów dodatnich.

W dniu 25 lipca zostały oficjalnie otwarte centralne zawody międzyeskadrowe, — zawodnicy poznają się wzajemnie i w przyjacielskiej pogawędce snują przypuszczenia na temat przyszłych zwycięzców, którym mają przypaść w udziale wyróżnienia i nagrody osobiste. Wszystkich marzenia skupiają się na zdobyciu pierwszego miejsca, albowiem zwycięzcy, prócz nagród osobistych, zdobywają wspaniałą nagrodę przechodnią dla swej eskadry, imienia ś. p. płk. pil. Jana Sendorka, głównego twórcy tych zawodów w roku ubiegłym.

Ostatnie chwile przed startem upływają na gorączkowym i ostatecznym przeglądzie sprzętu i ekwipunku.

Wreszcie zapadł zmrok; na lotnisku rozbłysły białe i czerwone światełka, oznaczające pole wzlotów, hangary i kierunek startu. Migają sygnały świetlne, ze stolika startowego padają dyspozycje co do startu poszczególnych samolotów. W różnych odstępach czasu orjentujemy się po ryku silnika i światełkach pozy-



Szef dep. aeron. płk. dypl. pil. L. Rayski przemawia do zawodników przed rozpoczęciem rajdu.

cyjnych oddalających się samolotów, że zawodnicy startując rozpoczynają kolejno 1-szy etap swego przelotu, przewidzianego programem zawodów.

Na innem znowu lotnisku oczekują ich biało-czerwone światełka lotniska i migające sygnały świetlne ofic. startowego, oraz przytulne i zaspane hangary, mające wchłonąć ich na spoczynek pozostałych godzin nocnych, by znów za dnia z nowemi siłami przystąpić do dalszej konkurencji.

Przelatując z etapu na etap, miałem sposobność obserwowania zawodników. Na niektórych twarzach maluje się znurzenie, na innych „nadrabia się miną“, — ale na wszystkich znać zaciętość i wolę zwycięstwa.

Jedni zawodnicy mają szczęście i trafiają na danym etapie na znośną pogodę, inni na tym samym etapie za kilka godzin spotykają już parę burz. Gdzieindziej znów wszyscy kolejno przepychają się na minimalnej wysokości w ulewie deszczowej, mgle i zwałach chmur, by po pewnym czasie wyprysnąć z wilgotnych i mglistych objęć niesprzyjającej aury na przestrzeń zalaną potokami promieni słonecznych. Pogoda jest kapryśna i płata coraz to inne figle, utrudniając i tak już ciężkie zadania konkursowe.

Wszelkie najgorsze przeciwności nie zmniejszają jednak zapału, — przeciwnie, powiększają go, potęgując upór i chęć zwycięstwa. Byle naprzód, byle jak najprędzej i jak najlepiej wykonać zadania, a reszta to głupstwo, to normalne zjawiska zawodu lotniczego.

Rozmawiam z zawodnikami, starając się wczuć w ich psyche i w ich przeżycia, — jednak bez rezultatu. Naogół milczący i skromni w swych wynurzeniach, jak prawdziwi lotnicy, nie chcący ani narzekać, ani chwalić się, a zmęczone twarze wykazują, że zawody są w pewnych momentach ciężkie i wyczerpujące, — natomiast przebija w twarzach zawodników zaciętość i silna wola, czuje się, że każdy chce i musi wykonać swe obowiązki.

Poprzez szereg przelotów, zadań, poprzez całą skalę rozmaitych warunków atmosferycznych, na południu, północy, zachodzie, wschodzie, czy środku Polski, w chmurach i nad niemi, w mgle, deszczu i wietrze, czy naodwrót; w słonecznej pogodzie, o świtaniu, w pełnym dniu, czy jego zachodzie, — przedzierają się nasi zawodnicy z tym swoim zimnym uporem do ostatecznego celu, mety końcowej — Warszawy.

Na lotnisku Okęcie pod Warszawą, co jakiś czas zjawia się oczekiwany gość powietrzny. Z maleńkiego punkciku, ledwo widocznego na horyzoncie, rośnie w potężnego ptaka, by w złowrogim łoskocie silnika, po zatoczeniu łagodnego łuku, usiąść spokojnie i równo na zieleniejącej murawie lotniska. Widzimy jego znaki eskadrowe i numer zawodniczy.

Wśród oczekujących, co chwila słychać okrzyki i uwagi; a oto poznaniacy, a to lwowianie, to znów warszawiacy lądujący prawie równocześnie z krakowiakami. Tam toczy się po lotnisku samolot naszych kresowiaków z Lidy, tu znów zjawił się niespodziewane nad lotniskiem samolot toruński.

Na lotnisku gwar i radosny nastrój, — skończyło się naprężenie nerwów, skoncentrowana uwaga i napięte mięśnie zelżały, dając folgę błogiemu znurzeniu i odpoczynkowi. W miłej pogawędce wspominają zawodnicy specjalnie ciężkie etapy lotu. Zmęczone, lecz radosne i zadowolone załogi udają się na zasłużony spoczynek.

Na drugi dzień 31 lipca, w piękną słoneczną niedzielę zebrali się zawodnicy w hangarze na lotnisku w towarzystwie gospodarzy oficerów 1 p. lot., oczekując przybycia szefa Dep. Aeronautyki.

Na stole rozmieszczono nagrody dla zdobywców 3-ch pierwszych miejsc, oraz imponującą nagrodę przechodnią w postaci postumentu z orłem o rozpostartych skrzydłach, zrywającym się do lotu.

Nastrój podniosły, jednak szczery i nie wymuszony.

Dowódca 1 p. lotn. składa wchodzącemu do hangaru płk. pil. Rayskiemu przepisowy raport. Po oddaniu należnych honorów, płk. Rayski gratuluje zawodnikom, wyrażając im podziękowanie i słowa uznania, za ich wysiłek i osiągnięte rezultaty.

Z odczytywanego protokółu dowiadujemy się, że:

I-sze miejsce w zawodach zdobyła załoga z 4 p. lotn. w osobach ppor. obs. Kieturakisa i plut. pil. Żaka,

II-gie miejsce zdobyła załoga z 1 p. lotn. w osobach por. obs. Nowackiego i plut. pil. Ciuły,

III-cie miejsce zdobyła załoga z 6 p. lotn. w osobach por. obs. Krzepisza i sierż. pil. Dębińskiego.

Na twarzach zwycięzców maluje się radosny uśmiech zadowolenia i dumy z odniesionych zwycięstw.

Dalsze miejsca zdobyły załogi z innych pułków lotn. wg. punktacji ustalonej przez komisję zawodów.

Nagroda przechodnia im. ś. p. płk. pil. Jana Sendorka przeszła w ręce 4 p. lotn., tak jak w roku ubiegłym.

Radosną i podniosłą uroczystość przerwały słowa protokółu przy wymawianiu nazwisk poległych kolegów, uczczonych jednominutowem milczeniem:

ppor. obs. Tyrkalski i sierż. pil. Ślusarczyk z 2 p. lotn. polegli śmiercią lotniczą, ulegając nieszczęśliwemu wypadkowi podczas przelotu z Poznania do Warszawy.

Cześć ich pamięci!

Twarze słuchaczy poważnieją, wyczuwa się żal, że tym nieszczęśliwym ofiarom swego zawodu, poległym w służbie lotniczej, w pełni sił i życia, nie danem było dożyć tej radosnej chwili. Ogólny żal towarzyszy ich losowi, a wszystkie myśli i uczucia ześrodkowują się w tym momencie w serdecznem wspomnieniu utraconych przedwcześnie towarzyszy broni.

Po odczytaniu protokółu centralne zawody zostały uznane za zamknięte, a zawodnicy rozlecieli się do swych pułków macierzystych, wynosząc cenne wspomnienia z zawodów, bogatsi o nowe doświadczenia i nowe zdobycze na polu wyszkolenia lotnictwa wojskowego, by znowu na przyszły rok stanąć w szranki szlachetnej rywalizacji celem osiągnięcia dla swej eskadry tego wspaniałego orła, symbolizującego w swej postaci zwycięstwo.

A. Wojtyga.



Na Placu Unji Lubelskiej, w Warszawie, rozpoczęto już roboty przy budowie fundamentów pod pomnik poległych lotników.



„Prometeusz“

UDZIAŁ LOTNICTWA W RATOWANIU „PROMETEUSZA"

Katastrofa francuskiej łodzi podwodnej „Promethée“ wstrząsnęła światem całym. Jednakże t. zw. wielka prasa bardzo mało miejsca poświęciła udziałowi lotnictwa i aeronautyki w poszukiwaniach zatopionej łodzi, a także udziałowi polskich okrętów wojennych w akcji ratowniczej.

„Prometeusz“ stał w Charbourgu w jednym basenie z „Burzą“, a wychodząc około ósmej rano, minął stojącą na redzie „Wilję“ przyczem oba okręty wymieniły przepisowe honory. Po południu załoga „Wilji“, nie wiedząc jeszcze nic o katastrofie, była świadkiem wzmożonej aktywności całego bazującego się w Cherbourgu lotnictwa morskiego.

Jeden po drugim zaczęły więc startować wielkie dwumotorowe wodnopłatowce — małe zwinne amfibje, wzbijając się pieniły spokojną wodę portu — aparaty myśliwskie śmigały w powietrzu, — motorówki i kutry co żywo podwoziły do stojących jeszcze na beczkach wodnosamolotów pilotów i obserwatorów. Z długiego czarnego hangaru wyciągnięto wielką kiełbasę (balon na uwięzi) i umocowano ją za trawlerem, który natychmiast wyruszył na morze.

Marynarze „Wilji“ przypuszczali, że chodzi tu o zwykłe manewry morsko-lotnicze, tembardziej, że z portu wyszło kilka łodzi podwodnych, kanonierek i trawlerów. Kiedy jednak hiobowa wieść dotarła wreszcie do polskich okrętów, przewodniczący komisji odbiorczej kdr. por. Steyer i komendant zaokrętowanej na „Wilji“ Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej kdr. por. Korytowski udali się natychmiast do prefektury morskiej, tak celem złożenia kondolencji, jak i oświadczenia gotowości swych okrętów do wzięcia udziału w akcji ratowniczej.

Tymczasem wodnosamoloty gęsto krążyły nad zatoką, podczas gdy z holowanego balonu oficerowie starali się wypatrzeć zatopioną łódź. Niestety, mimo wysiłków, pierwszego dnia poszukiwania pozostały bezowocne. Oczywiście, przeźroczystość wód La Manche'u, z jego ławicami, prądami i silną falą, jest bardzo względna. Do tego „Prometeusz“ spoczywał na głębokości 75 metrów, czego wówczas jeszcze nie wiedziano.

Mimo to dzielni lotnicy pracowali wytrwale. Niektórzy z nich powrócili dopiero późnym wieczorem, zupełnie wyczerpani, po to, aby równocześnie ze świtem znów wzbić się w przestworza. O świcie wyruszyła też „Burza“, aby pospołu z „Ailette“ dokonać pomiarów i poszukiwań przy pomocy sondy ultra-dźwiękowej.

Poszukiwania te, prowadzone z wielką gorliwością doprowadziły wkońcu do pomyślnego wyniku. Sonda ustaliła kwadrat podmorski, w którym łódź mogla się znajdować, a z samolotów i balonu dojrzano w czasie odpływu bojkę telefoniczną, która częściowo skryta była pod wodą. Pierwsza część akcji ratowniczej została więc ukończona umiejscowieniem „Prometeusza“.

Niestety druga zawiodła całkowicie. O wydobyciu łodzi z takiej głębiny, przy panujących tu silnych prądach, nie było nawet co marzyć. Jednakże i w tej fazie lotnictwo odegrało swoją rolę.

Nurek spuszczony w celu przekonania się czy na łodzi są jeszcze żywi, zemdlał na 40 metrach i trzeba go było wyciągnąć. Słynne włoskie okręty ratownicze „Artiglio“ i „Rostro“, jak również francuski okręt-baza „Jules Verne“ jeszcze nie przybyły. Należało na gwałt dostarczyć skafander wielkich głębin i odpowiedniego doń nurka.

I oto z położonego na przeciwległym końcu Francji Tulonu wyrusza specjalnym samolotem ów nurek, wraz ze swoim aparatem i staje w Cherbourgu w ciągu siedmiu godzin. Natychmiast rozpoczyna się też nurkowanie, które narazie z powodu silnych prądów nie daje definitywnych rezultatów.

Dopiero trzeciego dnia rano udaje się nurkowi dotrzeć do wraku łodzi podwodnej i przekonać się, że załoga po bohatersku zginęła na stanowiskach. Poszukiwania bardziej szczegółowe, prowadzone przez nurka „Artiglio“ przy pomocy specjalnego aparatu, potwierdziły całkowicie ten rezultat i niemożność podniesienia łodzi. Morze nie chciało wydać swego łupu.

Samolotami też posługiwali się wyżsi oficerowie marynarki, udający się na miejsce katastrofy, a balon na uwięzi czuwał cały czas nad pracą nurków.

P. S.

Należy zaznaczyć, że „Prometeusz“ zatonął nie na skutek złego działania przyrządów głębinowych czy mechanizmów, a poprostu na skutek fałszywego manewru, dokonanego zapewne przez któregoś z inżynierów arsenału.

Inż. J. G.



Statki polskie biorą udział w pracach przy ratowaniu „Prometeusza“,



Balon na uwięzi czuwa nad miejscem katastrofy.

Pierwszy proces lotniczy w Polsce

W lipcu r. b. toczył się przed Sądem Okręg. w Warszawie charakterystyczny ze względu na tło sprawy, proces przeciwko p. Skórzewskiemu, znanemu lotnikowi-sportowcowi. W pierwszej instancji lotnik skazany został za pominięcie przepisów lotniczych, na trzy dni bezwzględnego aresztu, dopiero w apelacji przyjęto okoliczności łagodzące i zamieniono poprzedni wyrok na karę w wysokości 50 zł. grzywny. Przebieg czynu karygodnego przedstawiał się mniej więcej następująco.

Kilka tygodni temu, dość późnym wieczorem, wylądował na lotnisku mokotowskiem p. Skórzewski na swej awjonetce, którą odbywa podróże po kraju i zagranicą. Obowiązkiem lotnika w myśl ustawy lotniczej było, zameldować swój przylot i dać opieczętować księgę pokładową kierownikowi portu, którym w Warszawie jest mjr. w rez. p. Łaguna. Było jednak późno i p. Łaguny nie było już na lotnisku. P. Skórzewski odleciał wczesnym rankiem i o odlocie też nie meldował, gdyż p. Łaguny jeszcze nie było na lotnisku. Lotnisko toruńskie, gdzie wylądował p. Skórzewski, zrobiło doniesienie karne, którego epilogiem była sprawa sądowa. Ponieważ w kraju u nas lotnictwo nie jest tak rozpowszechnione by należało utrzymywać specjalną służbę wieczorną lub nocną dla wypełniania formalności, przeto Sąd biorąc to pod uwagę, zmienił wyrok I instancji na grzywnę, wychodząc z założenia, że p. Skórzewski znający dobrze stosunki lotnicze, winien był przez woźnego posłać księgę pokładową do blisko mieszkającego komendanta portu, aby iść przykładnie po myśli ustawy.

Tak zakończył się pierwszy tego rodzaju *„Proces lotniczy“*.

LATAJĄCY LEKARZ

22.000 kilometrów lotów dr. Crochet nad pustyniami Afryki










Przez parę tygodni można było śledzić w francuskich pismach lotniczych przebieg lotu 22.000 km. długości, który przedsięwziął dr. Crochet sam jeden na samolocie turystycznym.

Dr. Crochet jest zapewne pierwszym lekarzem francuskim, który zakupił samolot dla celów turystycznych i lekarskich. Jest on więc w swoim fachu pionierem, który niewątpliwie będzie miał licznych naśladowców.

Przypomnijmy naprzód, że dr. Crochet wystartował 11 czerwca r. b. z lotniska Orly na Potezie 36, z silnikiem Salmson 95 K. M. i że powrócił tam 1 lipca, po przebyciu 22.000 km.

Ten wybitny turysta powietrzny liczy lat 30. Pracuje w szpitalu św. Michała; służbę wojskową odbywał jako starszy lekarz w 34 pułku lotn.

Przybywszy do 34 pułku, nie miał żadnego pojęcia o lotnictwie i miał dla niego słabą sympatję, co zresztą nie miało wielkiego znaczenia wobec tego, że był powołany do leczenia żołnierzy, a nie do latania. Jednakże pobyt jego w Le Bourget obudził w nim zainteresowanie lotnictwem. Zaczął podpatrywać życie pilotów, których polubił. Zaczął z nimi latać i niektórzy z nich powierzali mu na chwilę prowadzenie samolotu. To wystarczyło, aby dr. Crochet pokochał lotnictwo.

Jednakże, pierwszy lot, który odbył z Lemoine'm na Potezie 36, nie zachwycił go. Jak wielu zresztą automobilistów, którzy pierwszy raz wsiądą na samolot, uważał, że wóz jest o wiele przyjemniejszy i że z trudnością przyzwyczai się do dróg powietrznych. Jednakże zamówił samolot Potez 36, a tymczasem odbył 5-godzinny lot na Caudron'ie. Otrzymawszy swój samolot, ukończył pośpiesznie naukę i dostał dyplom pilota 24 czerwca 1931 r. Największa trudność została przezwyciężona.

Jakkolwiek miał za sobą tylko 30 godzin lotu, bierze on udział w „Rallye d'Auvergne", w „Coupe Dunlop", we wszystkich prawie meetingach; spędza swe dwumiesięczne wakacje na samolocie, na którym odwiedził 87 lotnisk we Francji. Przy końcu roku liczy już 232 godziny lotu. Teraz jest już zupełnie opanowany przez lotnictwo.

Przychodzi mu na myśl odbycie wielkiej podróży powietrznej, chce latać często i długo. Ponieważ turystyka nie jest fachem, chce oddawać usługi swej profesji lekarskiej, pozostając w ciągłym kontakcie ze światem medycznym i z chorymi.

Tę ideę wprowadził w czyn z okazji Międzynarodowego Kongresu Chirurgji, który zbiera się co trzy lata, a w 1932 r. zebrał się w Madrycie.

Udał się tam na swym Potezie, gdzie brał czynny udział we wszystkich posiedzeniach Kongresu. Jego lot miał charakter propagandy, ponieważ zabrał ze sobą filmy z dziedziny chirurgji, i miał przeprowadzać z chorymi próby zastosowania nowej metody znieczulania.

Przeprowadza ciekawe doświadczenia w Barcelonie, Sewilli, Madrycie i Casablance (w czasie dni medycznych w Marokko); koledzy jego z największem zainteresowaniem śledzą jego doświadczenia. Przybywa do Marakesch, Rabat, Fez, Sidi-Bel-Abbis. W tem ostatniem mieście przyjęty jest z uniesieniem przez Klub lotniczy. Zasłynął w całej okolicy. Po Marokko przebiega Algier, przybywa do Tunisu. Ukazuje się na niebie Kaironau i Gabesu.

We wszystkich miastach zapoznaje się z lekarzami, odwiedza szpitale, kliniki, próbuje zjednać dla swej metody swoich kolegów.

Pojawia się w Tripolitanji, w Egipcie, w Gaza i Bejrucie, gdzie fakultet medycyny francuskiej, wspaniale zorganizowany i funkcjonujący od wieków, ma pierwszorzędne znaczenie.

Przybywa do Rayak w Libanie, do Jerozolimy, Kairu. Dr. Crochet zatrzymuje się w tem mieście dłużej, gdzie robi wyczerpujące demonstracje swego wynalazku przed kolegami francuzami i anglikami. Stwierdza przytem z przyjemnością wzrastającą działalność i znaczenie szpitala francuskiego.

Z Kairu dr. Crochet powraca tym samym szlakiem do Tunisu, do Sidi-bel-Abbes, leci do Columb-Bechar; następnie powraca do Marokko, Hiszpanji i przybywa do Orly, gdzie liczni przyjaciele przyjmują go z entuzjamem.

Dr. Crochet zabrał również ze sobą film „Zwycięstwo Nieba", będący własnością Francuskiej Federacji Aeronautycznej, który









wyświetlał prawie wszędzie jednocześnie ze swymi filmami medycznymi.

W ten sposób pozostał ciągle lekarzem i lotnikiem, na podobieństwo ppłk. Weiss'a, który jest ciągle poetą i lotnikiem.

Nikt nie zapuszcza się w te strony bez narażenia się na słoty, niekiedy bardzo nieprzyjemne. W Marokko, szczególniej w Figuig, doktór napotkał bardzo gwałtowne wiatry piaszczyste, które zmusiły go do lądowania na przygodnym terenie, gdzie musiał przytwierdzić silnie swój samolot, aby uniknąć rozbicia go. Na przełęczy Touhard, pomiędzy Fez i Tazza, będącej postrachem lotników, natrafił na wiry powietrzne, które go silnie rzucały. Na wybrzeżu Aleksandryjskiem, bardzo długo leciał w gęstej mgle. Wreszcie nad Pirenejami w jedną i drugą stronę spotkały go straszne burze, które bardzo utrudniały przelot.

W chwili obecnej dr. Crochet ma za sobą 472 godzin lotu.

Przytoczymy tu szczegół, ciekawy dla turystów powietrznych. W Tripolisie, w Egipcie, w Palestynie, benzyna dochodzi do niebywale wysokich cen: 5 do 7 fr. za litr; a taksa lądowania wynosi 70 fr. Ponadto przy przejeździe każdej granicy w krajach angielskich, turysta angielski zmuszony jest *wnieść 100 fr. za wizytę lekarską(!!)*, przy której lekarz stale świeci nieobecnością.

— W pustyniach — mówi doktór — gdzie niema żadnych przeszkód na lądzie, latałem bardzo nisko, unikając w ten sposób wszelkich wstrząsów.

Silnik mój nie przegrzał się, pomimo temperatury, dochodzącej do 40 st., a conajmniej do 35 st. w powietrzu.

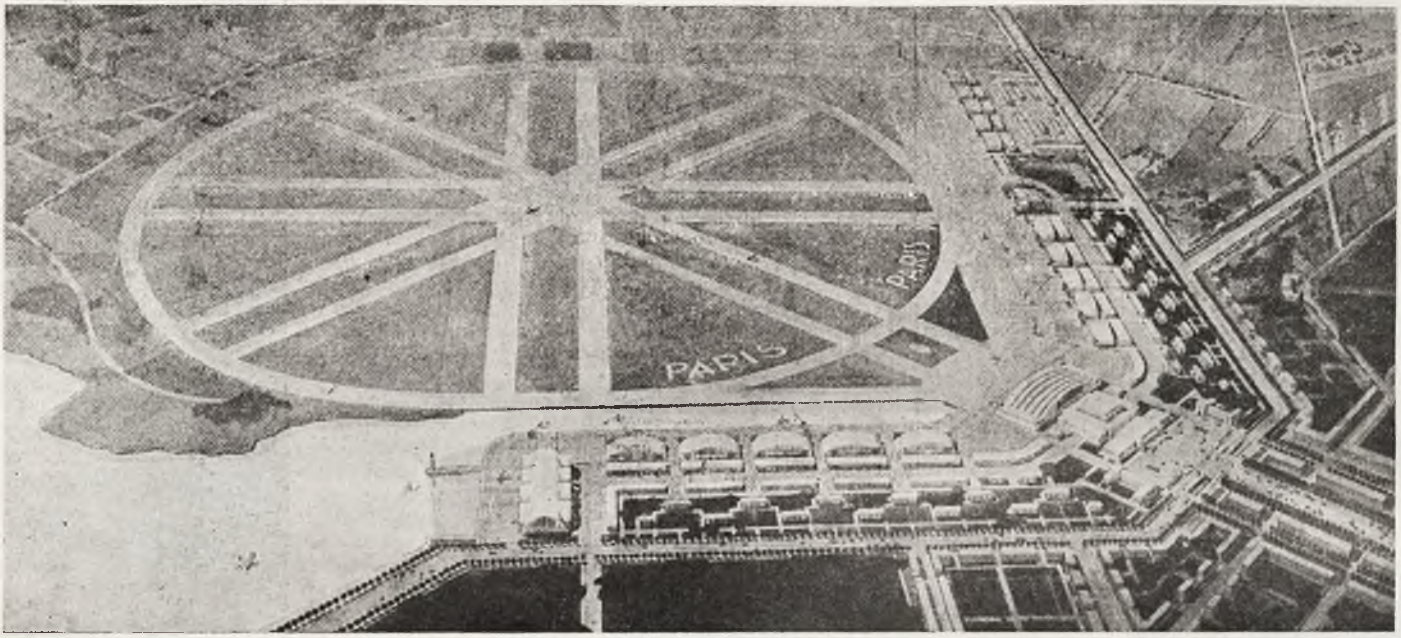
Zawsze miałem w zapasie 10 litrów wody. To jest konieczne, nie chcąc narazić się na śmierć z pragnienia.

Przy tej okazji dr. Crochet opowiada straszną historję Araba, stróżującego przy sławnym „Bidon 5" w pełnej Saharze pomiędzy Gao i Reggan, który sprzedał automobiliście swój zapas wody, w nadziei dostania wody nazajutrz. Otóż niestety musiał na nią czekać 48 godzin dłużej i kiedy przybyli do niego, zastali go zupełnie wyschniętego...

— Jeżeli zagłębiacie się w pustynię, zabierajcie ze sobą jak najwięcej wody.

Dr. Crochet uważa, że jego koledzy z kolonij powinni posługiwać się samolotami, szczególniej ci, którzy należą do grup lotniczych i są obowiązani udawać się na pustynię, dla niesienia pomocy tubylcom. Lotnictwo sanitarne cywilne nie jest zorganizowane. Jest to wielkie zadanie do spełnienia przez kolonizatorów, którzy obowiązani są mieć pieczę nad zdrowiem narodów, które Francja wzięła pod swój protektorat.

(podług J. Routhier w „L'air")



Ciekawy projekt portu lotniczego w Le Bourget

Projekt portu lotniczego, podany tutaj, był wystawiony w salonie Artystów Francuskich. Wykonany został przez architekta lotnika Rene Mandar, dobrze znanego specjalisty w kwestjach budowli aeronautycznych.

Projekt składa się z dwóch części: jedna z nich przeznaczona dla wodnosamolotów, druga dla samolotów.

Te dwa rozgałęzienia dochodzą do dworca centralnego, składającego się z dużej nakrytej hali, z żelazo-betonu, o jednym łuku 150 metrów. W tej hali pomieszczone są wszystkie urzędy celne, bagażowe, pocztowe etc.

Hala połączona jest z rozległą salą, nazwaną salą „Straconych kroków", w której znajdują się oprócz ogólnych kas z biletami, specjalne biura dla każdej linji Narodowej lub Międzynarodowej.

Pomiędzy tą salą, a halą znajduje się wspaniała sala przyjęć dla przedstawicieli Państwa lub innych wybitnych osobistości.

Przy wejściu do tego wielkiego budynku, przewidziane jest miejsce dla biura informacji oraz pomieszczenie dla biura turystyki krajowej.

Wejście do tego wspaniałego dworca powietrznego znajduje się od „drogi Narodowej", przechodzi się przez wielkie podwórze, w którem znajduje się park samochodowy.

Na prawo znajduje się hotel i pierwszorzędna restauracja, na lewo zaś jest duży budynek, podzielony na dwie części: w jednej mieści się administracja, w drugiej służba zdrowia i badanie pilotów.

Za hangarami wodnosamolotów i samolotów lądowych, znajdują się warsztaty reparacyjne. Poza niemi jest przejście w suterenach pod całem lotniskiem. W pobliżu tych budowli przewidziano miasto-ogród, składające się z komfortowych willi, przeznaczonych dla personelu wszelkich stopni, przydzielonego do portu lotniczego.

Za hangarami samolotów komunikacyjnych, znajduje się budynek przeznaczony na Aero-Klub lotnictwa turystycznego. Klub ten urządzony jest z całym nowoczesnym komfortem, z pływalnią, salą ćwiczeń fizycznych, restauracją i t. d.

Port lotniczy byłby połączony z Paryżem linją kolejki podziemnej, wychodzącej z Placu Opery.

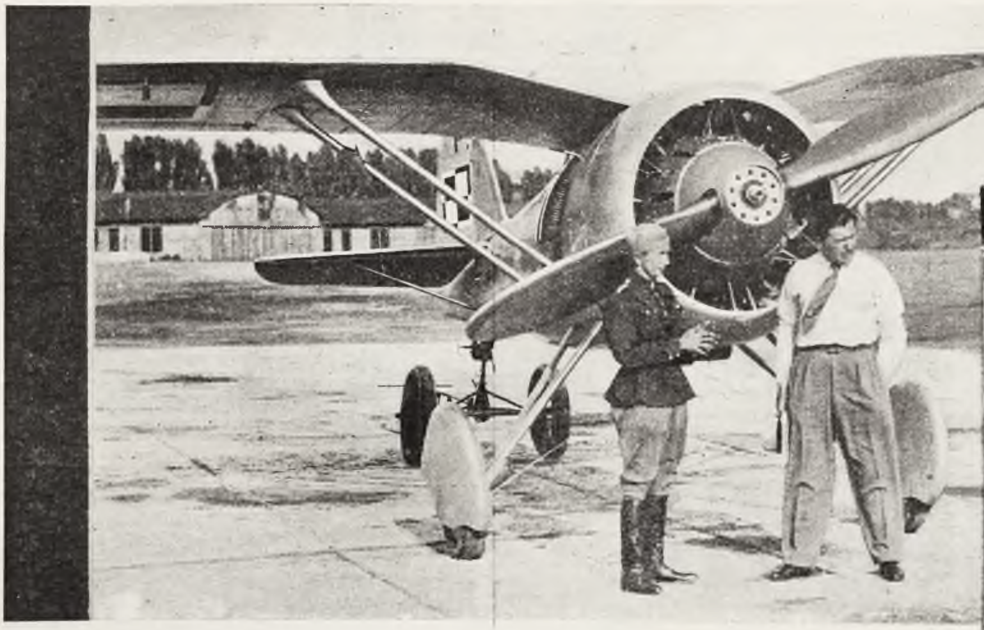
Jako uzupełnienie całości p. Mandar przeznaczył jedną część dla lotnictwa wojskowego wraz z koszarami, aby móc w razie konfliktu zbrojnego zużytkować natychmiast dworzec powietrzny dla celów wojskowych.

Niezależnie od basenu wodnego, urządzonego we wszystkich szczegółach jak przystań morska, lotnisko jest typu kolistego, z równoległemi drogami, jedną dla startu, drugą dla lądowania, wykonanych z żelazo-betonu i przystosowanych według kierunku wiatrów dominujących w kierunku głównych wiatrów drugorzędnych.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że projekt ten nagrodzony został medalem, przyznanym przez Jury „Artystów Francuskich".

(podług Martin'a w „L'air")

Uwaga! Wychowawcy i wychowankowie, miłośnicy książek, w następnym (9) numerze Lotu Polskiego znajdziecie coś dla Was





Echa turnieju powietrznego w Zurychu

Wiadomo, że Szwajcarzy znakomicie są zaprawieni do przyjmowania turystów, szykowania im mnóstwa atrakcyj i... wyciągania ze swych imprez pokaźnych zysków.

To też ta strona zawodów była obstawiona znakomicie, — publiczność dopisała.

Natomiast dałoby się wiele powiedzieć o organizacji strony technicznej... Nie będziemy w tej sprawie narazie zabierać głosu, stwierdzamy tylko, że ze strony naszej delegacji został założony protest. Jakie będą jego losy, zobaczemy, być może, w niedalekiej przyszłości.

Kpt. Bajan, jedyny polski zawodnik, (kpt. Orliński dwukrotnie w czasie przelotu do Zurychu uległ katastrofom i niestety nie mógł brać udziału w zawodach) na znakomitym pościgowcu polskiej konstrukcji PZL 11 miał przeciw sobie potężnych konkurentów — nie tyle pilotów ile samoloty.

W zawodach ze strony zagranicy brały udział pierwszorzędne typy samolotów, jak „Hawker", „Bristol", „Devoitine", „Fokker" etc. Jeżeli więc wziąć pod uwagę to, że silnik naszego pościgowca nie miał tej mocy co silniki konkurentów, że niektórzy z zawodników latali na samolotach nieprzepisowych (zawodnik francuski kręcił akrobację nie na pościgowcu, lecz na specjalnie do celów akrobacji przystosowanym samolocie), że kpt. Bajan nie usunął ze swego samolotu wojskowego (obowiązującego) ekwipunku, który zwiększał opór, dając do 6 km. opóźnienia na godzinę, że wreszcie nie użył mieszanki tetraetylowej, (jak to podobno czynili inni zawodnicy) i że wreszcie nie był dostatecznie obznajmiony z warunkami terenowemi, to musimy dojść do przekonania, że zawodnik nasz godnie reprezentował barwy polskie w Zurychu. Już na samym początku zawodów, przelatując z Medjolanu do Zurychu, kpt. Bajan osiągnął czas 58 min. i był bezapelacyjnie na pierwszem miejscu.

W locie „dookoła Alp" na trasie Zurych (lotn. Dübendorf) Thun — Bellinzona — Zurych miał następujące wyniki:

Dübendorf — Zurych, długość 104 klm., wysokość 1.600 mtr. z szybkością 11.9 sek. na 1 klm., bez kompresorów na normalnem ciśnieniu ładowania.

Thun — Bellinzona na 4000 mtr., przeleciał góry, 126 klm. z szybkością 11.44 sek. na 1 klm.

Bellinzona — Zurych, 187 km. na wysokości 3600 mtr. z szybkością 11.6 sek. na 1 klm.

Lotnik jugosłowiański, Sintić, przeleciał całą trasę w ciągu 68 min. 38 sek. ze średnią szybkością 318 km./godz.

Kpt. Bajan przeleciał ją w 71 min. 1,6 sek. ze średnią szybkością 310,5 km./godz. Sintić leciał na „Hawker" z silnikiem „Rolls-Royce" 670 KM., na którym mógł rozwinąć szybkość 360 km./godz. (bez użycia tetraetylu).

Kpt. Bajan na samolocie PZL. 11 z silnikiem „Jupiter-Merkury" 530 KM., na którym mógł osiągnąć 344 km./godz. na wysokości 4000 m.

To zestawienie mówi samo za siebie!

Czekamy więc na rezultaty polskiego protestu!

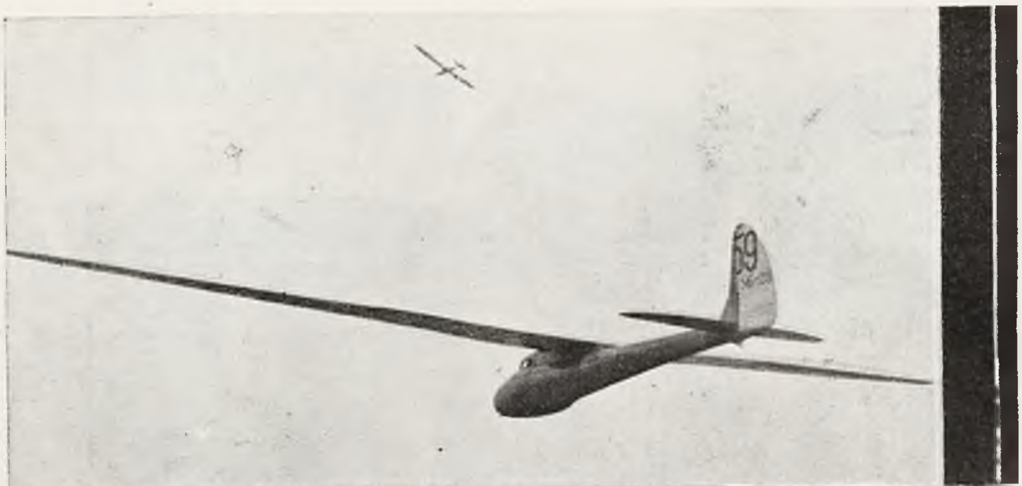
SĄ TEŻ I KURTUAZYJNI NIEMCY

Stwierdził to na swej własnej skórze por. pil. Lewoniewski, który wracając ze „Święta Morza" z Gdyni, zabłądził i usiadł sobie akurat w Słupsku w Niemczech. Stało się to skutkiem wadliwej busoli. Zmartwienia było nie mało, wobec niepokojów i nastrojów w Niemczech. Mieliśmy już przykłady jak traktują Niemcy zbłąkanych lotników. W tej chwili robią wielki szum. Liga Narodów i inne represje dające jak najwięcej okazji do dokuczenia znienawidzonej Polsce. Tym razem jednak zdumiewająco szybko puścili naszych zbłąkańców, aplikując im tylko na pocieszenie po 100 mrk. grzywny. Podobno wiele przyczyniła się do tego interwencja jednego z naszych dyplomatów. Nareszcie jeden wypadek kurtuazji i... logiki. Zrewanżujemy się, bo mamy po temu aż nadto sposobności.

Kapitanowie Orliński i Bajan przed odlotem do Zurychu. Kpt. Bajan doleciał szczęśliwie, kpt. Orliński z powodu niedokładności w działaniu silnika zmuszony był do lądowania jeszcze w Polsce — skapotował, uszkodził aparat, sam uległ lekkim potłuczeniom i wróciwszy do Warszawy rozpoczął gorączkowe przygotowania do startu na nowym samolocie. Niestety, dzielnego lotnika prześladował pech — wyleciał, aby w Insbrucku ponownie rozbić samolot. Dobry humor wrócił kpt. Orlińskiemu dopiero w chwili odlotu na Challenge.

Kpt. Bajan godnie reprezentował Polskę na zawodach w Zurychu.

Na okładce umieściliśmy efektowne zdjęcie samolotu polskiego w locie nad Alpami.



na lewo: inż. Grzeszczyk na S. G. 28; w głębi 2 szybowce niemieckie.

u dołu: 1) szybowce i zawodnicy na Wasserkuppe, 2) pod skrzydłami S. G. 28, 3) tłok na starcie, 4) transport polskiego szybowca.

LUDZIE-PTAKI



Zawody szybowcowe w Röhn, to spotkanie się w powietrzu największych mistrzów świata w szybowaniu.

To, że udział w nich dotychczas biorą prawie wyłącznie Niemcy, tłumaczy się tem, że dotychczas nikt jeszcze w locie żaglowym z Niemcami nie mógł się równać. Lot dwudziestogodzinny, gdy się ma ku temu takie warunki atmosferyczne, jakie miał amerykański recordman świata, jest tylko kwestją fizycznej wytrzymałości pilota. Jako sprawdzian umiejętności żaglowania, stoi taki wyczyn nieporównanie niżej od przelotów żaglowych, nawet terenowych, nie mówiąc o burzowych czy termicznych. Przy przelotach największą rolę odgrywa też rzeczywista sprawność lotnicza szybowca. Rekordy czasowe,, przy odpowiednich warunkach, bić można nawet na szkolnych maszynach — przeloty możliwe są jedynie na par excellence rasowych szybowcach. Przeloty żaglowe (nie na holu) wykonywali dotychczas tylko Niemcy (być może także lotnicy sowieccy). Tem się tłumaczy, że w tym roku w Röhn byliśmy jeszcze jedynymi zawodnikami nie-niemieckimi, na 80 dopuszczonych do udziału zawodników niemieckich.

Natomiast wśród widzów byli pionierzy szybownictwa wszystkich tych krajów, które tych pionierów wogóle posiadają.

Nasi pionierzy szybownictwa w poprzednich latach także ograniczali się do roli obserwatorów. Ostatnio jednak doszliśmy w szybownictwie do takiego stopnia rozwoju, że zdecydowaliśmy się udać do Röhn już jako zawodnicy.

Zdecydowaliśmy się na ten wyjazd w tem zrozumieniu, że biorąc czynny udział w zawodach daleko więcej się nauczymy. Na sukcesy i zwycięstwa nie liczyliśmy wcale, te bowiem nie mogą przyjść odrazu. Lotnicy niemieccy pracują nad szybownictwem od lat dwunastu — my od czterech, pracują zaopatrzeni w znacznie większe, niż my, zasoby finansowe i techniczne, i to latając stale na tym terenie, na którym myśmy mieli dopiero debiutować.

Wszystko to przedstawiliśmy władzom lotnictwa cywilnego przed rokiem. Dzięki wielkiemu zrozumieniu, z jakiem spotkaliśmy się we wszystkich urzędach, uzyskaliśmy potrzebne fundusze na zrealizowanie naszego przedsięwzięcia. Do tej zasadniczej subwencji dołączyły swój udział: Zarząd Główny i Wojewódzki Komitet Kielecki L. O. P. P.

. . . .

Zawody w Röhn dzielą się na dwie zasadnicze konkurencje: 1) konkurs ćwiczebny, do którego dopuszczeni są jedynie piloci szybowcowi, nie mający dotychczas żadnego lotu dłuższego ponad 5 godzin, i to z pośród dłużej latających tylko ci, którzy nie są jednocześnie pilotami motorowymi

2) Konkurs wyczynowy dla pilotów pozostałych kategoryj.

Program konkursu ćwiczebnego wypełniają loty na wysokość i na długotrwałość. O najlepszym wyniku decyduje suma pięciu najlepszych wysokości, osiągniętych przez jednego pilota, przyczem każda z nich wynosić musi conajmniej sto metrów ponad poziom startu. Co zaś do długotrwałości, to decyduje tu łączna suma czasu przebytego w powietrzu, przyczem loty krótsze niż pół godziny są pomijane.

Tematem konkursu wyczynowego są przeloty: a) najdłuższy przelot w dowolnym kierunku; b) najdłuższy przelot do



B. Łopatiuk żegluje na „Lwowie“

zgóry przez pilota podanego lotniska czy lądowiska, z powrotem na Wasserkuppe przy pomocy samolotu; c) najdłuższy przelot z powrotem bez lądowania na miejsce startu. Wreszcie premjowaną jest także największa osiągnięta w czasie konkursu wysokość, o ile wynosi ona *conajmniej 2.000 mtr.* ponad poziom startu.

Poza tą klasyfikacją generalną kierownictwo konkursów codziennie wyznacza jeszcze zadania dzienne, przystosowane do każdorazowych warunków afmosferycznych, przyczem niekiedy tematem takiego zadania bywa w konkursie ćwiczebnym najdłuższy przelot ,kiedyindziej zaś przy specjalnie jałowych warunkach atmosferycznych nawet dla konkursu wyczyn. zadaniem dnia jest najdłuższy czas lotu. Dla każdego zadania dnia są podane minimalne wyniki, które muszą być osiągnięte, aby premja była przyznana. Te minima dla konkursu wyczynowego są zawsze znacznie wyższe. Pozatem dla klasyfikacji generalnej piloci są jeszcze w obu konkurencjach podzieleni na grupy, zależnie od poprzednio już osiągniętych wyników. Czem wyższe miał wyniki przed konkursem, tem więcej wymaga się od niego na konkursie.

Nasza ekipa została zgłoszona do konkursów przez Aeroklub Rzplitej Polskiej, który zorganizowanie jej powierzył Aeroklubowi Lwowskiemu. Do konkursu ćwiczebnego zgłoszono B. Łopatniuka, kierownika Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej, na słynnym szybowcu „Lwów“, zaś do konkursu wyczynowego inż. S. Grzeszczyka, na jego nowym czysto rekordowym szybowcu S. G. 28.

Co do składu osobowego ekipy, to zestawiono go w ten sposób, że obsługę startową skompletowano z pośród najlepszych naszych pilotów żaglowych, aby ci przez obserwację mogli jak najwięcej skorzystać. Do tego dołączyła się grupa naukowa pracowników Instytutu Szybownictwa we Lwowie z jego dyrektorem prof. Łukasiewiczem i zasłużonym konstruktorem W. Czerwińskim na czele.

Kierownictwo całego zespołu objął prof. Łukasiewicz, powołując na swego zastępcę mjr. Stachonia.

Mjr. Stachoń podjął się zorganizować transport samochodowy. Dzięki p. dyr. Marchlewskiemu została nam wypożyczona bezinteresownie przez wytwórnię doskonała półciężarówka „Polski Fiat“ (zupełnie nowa). Do niej doczepiliśmy naszą ad hoc skonstruowaną przyczepkę z nowym szybowcem S. G. 28. Przyczepkę ze „Lwowem“ doholował do granicy „Ford“ Sekcji Lot. Stud. Polit. Dalsze 70 km. „Polski Fiat“ ciągnął obie przyczepki jednocześnie, poczem przyczepkę ze „Lwowem“ przyczepiono do wynajętego samochodu, aby szybciej jechać. Szoferował podczas całej wyprawy sam mjr. Stachoń.

Transport samochodowy wypadł wyjątkowo pomyślnie: podróż trwała 3 dni i szybowce przybyły do Röhn bez uszkodzeń (które zawsze zachodzą przy kolejowym transporcie). Jest to także sukces konstruktorów przyczepek: pierwszą skonstruował konstruktor obu szybowców inż. Grzeszczyk, drugą A. Kocjan.

Dzięki pomyślnemu transportowi byliśmy jedni z pierwszych na Wasserkuppe i pierwsi przedstawiliśmy nasze szybowce do przepisowego przeglądu komisji technicznej konkursów. Nieraz potem mogliśmy się z całą pewnością przekonać, że samodostarczenie do Röhn naszych szybowców było dobrym dla Polski aktem propagandy: Niemcy przed obejrzeniem naszych maszyn nie spodziewali się, że to będą konstrukcje tak wysokiej klasy: to też nietylko komisja dopuściła je do wszelkiego rodzaju lotów z lotami holowanemi włącznie (na te ostatnie komisja pozwoleń udzielała b. oględnie), ale i jej członkowie nie ukrywali swego pełnego uznania dla naszych konstrukcji i wyrażając z tego powodu swoje zdziwienie w rozmowach z innymi cudzoziemcami, o czem nam potem ci ostatni opowiadali.

Niestety XIII zawody, a zwłaszcza pierwszy ich tydzień, miały przejść pod znakiem bardzo słabych warunków atmosferycznych. Przez cały czas zawodów niewiele było dni lotnych. Odbiło to się zwłaszcza na wynikach konkursu wyczynowego: m. in. przeloty wymienione pod b) i c) wcale nie były wykonywane.

Ponieważ w żaglowaniu dobra znajomość terenu odgrywa rolę zasadniczą, fakt ten specjalnie dla nas był ciężkim handicapem. Gdyby w tym roku pogoda dopisywała tak, jak lat poprzednich, pierwszy tydzień dałby możność naszym pilotom poznania terenu, a inż. Grzeszczykowi latającemu w konkursie wyczynowym, także przetrenowania specjalnych zadań tego konkursu, dla polskiego lotnika zupełnie nowych.

Pomimo takiego stanu rzeczy B. Łopatniuk zdołał w konkursie ćwiczebnym, w grupie zaawansowanych pilotów, uzyskać III miejsce co do sumy czasów, i drugą co do wysokości, premję za całkowitą sumę wysokości. Jest to maksimum tego, co można było oczekiwać po pierwszym naszym w Röhn występie. Ponadto w ostatnich dniach zawodów B. Łopatniuk, wykonując zadanie dnia, wykonał przelot długości 17,6 km. — pierwszy polski przelot żaglowy. Trzeba dodać, że „Lwów“ został późno wyrzucony ze startu, gdy już warunki zaczynały się kończyć. Jednocześnie wyrzucono w powietrze kilka niemieckich szybowców, żaden z nich jednak już przelotu wykonać nie zdałał. To też w chwili, gdy stało się widoczne, że Łopatniuk leci na przelot, cała uwaga obecnej na starcie publiczności i wszystkich komisarzy skupiła się na polskim szybowcu.

Inż. Grzeszczyk wyjeżdżał do Röhn jeszcze niezupełnie wyleczony po ostatniem potłuczeniu. Na kilka dni przed wyjazdem zastanawiano się jeszcze, czyby z tego względu nie zastąpić go jako pilota przez niżej podpisanego, bądź B. Baranowskiego, ponieważ jednak zabrakło czasu na trening w lotach holowanych na „Lwowie“, konieczny dla obu wymienionych pilotów, projekt ten upadł. Jakoż niewątpliwie inż. Grzeszczyk byłby się najlepiej wywiązał z zadania, gdyby nie prawie zupełny brak warunków atmosferycznych. Dość powiedzieć, że z pośród dwudziestu kilku najlepszych lotników niemieckich, zgłoszonych do konkursu wyczynowego, dwu tylko: Hirtha i Meyera klasyfikowano, wśród pozostałych był słynny Kronfeld, uważany przez niektórych za największego mistrza w żaglowaniu.

Na Wasserkuppe oceniano b. dodatnio technikę prowadzenia szybowca przez naszych pilotów. Zwłaszcza podkreślano loty holowane inż. S. Grzeszczyka.

Obserwując żaglowanie naszych szybowców mogliśmy stwierdzić, że nawet pomimo złego polakierowania (wskutek braku czasu), co jest poważnym minusem aerodynamicznym, stoją one na poziomie najlepszych maszyn niemieckich. Ten sam pogląd wyczuwaliśmy rozmawiając z lotnikami cudzoziemskimi.

Muszę zaznaczyć, że naszą pracę w Röhn ogromnie nam ułatwiało pod każdym względem wzorowe ustosunkowanie się do nas całego kierownictwa zawodów, zwłaszcza wielce zasłużonych kierowników konkursów redaktora Ursinusa i prof. Georgiego oraz gen. sekr. hrabiego Ysenburga, jakoteż wszystkich pozostałych członków komitetu. Muszę też podkreślić wysoce koleżeński stosunek do nas lotników niemieckich, zwłaszcza ich najwybitniejszych przedstawicieli ś. p. Groenhoffa, Hirtha, Meyera i w. in. Jeśli którego z nich czoło burzy przyniesie na szybowcu w rekordowym locie do Polski, to dla polskiego światka szybowcowego będzie on prawdziwie miłym gościem.

Z. Laskowski.

Tragiczny zgon ś. p. płk. Stanisława Jasińskiego

W chwili wydawania numeru z pod prasy, doszła nas tragiczna wiadomość o zgonie ś. p. płk. Stanisława Jasińskiego w wypadku samochodowym. Łącząc się w bezmiernym bólu z całem społeczeństwem, po stracie cennego oficera lotnika, jednego z pierwszych „Ojców lotnictwa“, nie możemy uczcić pamięci Zmarłego, niestety w tym numerze, z powodu trudności technicznych. W następnym numerze poświęcimy dużo miejsca nieodżałowanej pamięci, tak niespodziewanie od nas odeszłego ś. p. Pułkownika St. Jasińskiego.

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

ANGLJA.

LOT PODRÓŻNY SAMOLOTU TYPU AUTOGIRO.

W czasie od dnia 27 maja do 9 czerwca r. b. znany konstruktor Juan de la Cierva dokonał na nowym kabinowym Autogiro C. 24 (silnik Gipsy 120 KM.) lotu podróżnego z Londynu przez Amsterdam (27 maja), Bremę (28 maja), Hannover (30 maja), Berlin (1 czerwca), Kolonję (6 czerwca), Paryż (7 czerwca) do Londynu (9 czerwca). Ogółem pokrył przestrzeń długości 2300 km.

WYSTAWA PRZEMYSŁU W HENDON.

W związku z zawodami królewskich sił powietrznych (R. A. F.) w Hendon Society of the British Aircraft Constructors (S. B. A. C.) urządziła wystawę, na której przedstawiono szerszej publiczności około 30 samolotów, przeważnie nowych prototypów, silników i sprzętu. Liczne samoloty były pokazywane w locie. Całość była wystawą w mniejszych rozmiarach, zorganizowaną dla szerszej publiczności i obcych gości, obecnych na zawodach.

„ZWARJOWANY MAJOR" i „CZARNY RYCERZ" WALCZYLI W PRZESTWORZACH... O DOBRY OBIAD.

Z Londynu donoszą, że dn. 25 ub. m. na wysokości 6.600 stóp nad miastem (około kilometra) ścigały się z sobą w ciągu conajmniej pół godziny, zataczając olbrzymie okrążenia, dwa samoloty sportowe. Niezwykły widok podziwiały z ulic i placów tłumy publiczności.

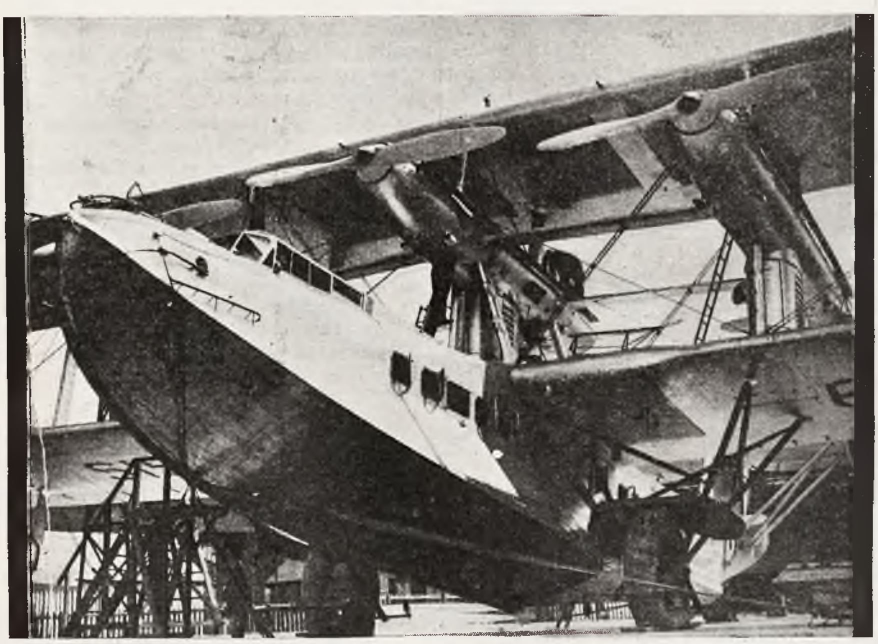
Wkrótce samoloty o barwach angielskich i niemieckich siadły na lotnisku w Croydon. Okazało się, że był to wyścig dwóch przyjaciół, asów lotnictwa sportowego, angielskiego i niemieckiego. Zawodnikiem angielskim był znany lotnik mjr. Christopher Draper, popularny pod przezwiskiem „zwarjowanego majora". Jego współzawodnik niemiecki, to baron E. Schleich, z. tw. „Czarny Rycerz" z niemieckiej floty powietrznej. W wyścigu zwyciężył lotnik angielski, któremu, wedle umowy, niemiec musiał postawić dobry obiad. Żeby się te zabawy źle nie skończyły.

AUSTRJA.

ZAŁOŻENIE AUSTRJACKIEGO ZWIĄZKU LOTNICZEGO.

Po dłuższych pracach przygotowawczych Austrjackiego Aeroklubu i przy czynnem poparciu władz udało się dnia 13 lutego 1932 r. utworzenie „Austrjackiego Związku Lotniczego" (Oesterreichischer Luftfahrtverband), który będzie miał charakter centralnej władzy dla spraw lotnictwa sportowego.

Dotychczas do Austrjackiego Związku Lotniczego przystąpiło 30 stowarzyszeń.



Największy wojenny samolot świata, olbrzymi wodnosamolot, wykonany na zlecenie brytyjskiego minist. lotn. przez zakłady Short Bros. Rochester. Rozpiętość skrzydeł 40 mtr., waga 33 tonn; sześć motorów Rolls-Royce po 825 KM. każdy. 10 ludzi obsługi. Samolot dokonał już pomyślnych próbnych lotów.

LOT OKRĘŻNY AUSTRJI.

Jak się dowiadujemy po fakcie z pism zagranicznych, Austrjacki Aeroklub urządził w czasie od 14 do 16 maja r. b. lot okrężny na trasie długości 1000 km. prowadzącej z Wiednia przez Linz, Salzburg, Monachjum, Innsbruck (1 dzień), Salzburg, Klagenfurt, Graz (2 dzień), Wiener Neustadt i Eisenstadt do Wiednia (3 dzień). W locie tym uczestniczyło 17 samolotów: 4 Puss Moth, 4 Flamingo, 2 Brandenburg, 1 Phönix, 2 Klemm i 4 Hopfner.

BRAZYLJA.

NOWA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW.

Siostrzeniec słynnego pioniera aeronautyki, Santosa Dumonta, założył w Sao Paulo nową wytwórnię samolotów. Firma ta o nazwie „Empreza Aeronautica Ypizonda" zajmie się w pierwszym rzędzie budową szybowców.

DANJA.

LICENCJA NA BUDOWĘ SAMOLOTÓW BRISTOL „BULLDOGO".

Duńskie państwowe zakłady lotnicze w Kastrop zajęte są obecnie budową szeregu jednomiejscowych samolotów myśliwskich wzoru Bristol „Bulldog". Rząd duński uzyskał licencję na budowę samolotów tego typu.

FRANCJA.

NOWY REKORD SZYBKOŚCI MASSOTTE'A.

W dniu 2 czerwca 1932 roku pilot warsztatowy Louis Massotte wystartował na nowym jednomiejscowym samolocie myśliwskim Bleriot-Spad 91-7 (silnik 500 KM. Hispano-Suiza 12 Mc.) celem pobicia rekordu szybkości na trasie 500 km., który od dnia 23 czerwca 1924 r. znajduje się w posiadaniu francuza Sadi-Lecointe (306,696 km./godz.). Massotte osiągnął na 50 km. długiej trasie mierzonej Villesauvage — Ferme de la Marmogne w ciągu 1 godziny 37 minut i 9 dwie piąte sekundy przeciętną szybkość 308.779 km./godz. i tym sposobem nieco poprawił wyczyn Sadi-Lecointe'a.

HISZPANJA.

LOT HISZPANA REIN'A Z MADRYTU NA FILIPINY.

Hiszpański pilot Don Fernando Rein ukończył swój lot z Madrytu do wysp Filipińskich na hiszpańskim samolocie, zaopatrzonym w silnik angielski. Wystar-

ZNÓW SAMOLOT STRATOSFERYCZNY

Zakłady Farmana we Francji zbudowały samolot przeznaczony do lotów w stratosferę.





pp. Waseige inż. zakł. Farmana i Fisher — konstruktorzy, p. Farman, piloci Coupet Ier i Giraud, którzy próbowali samolot w locie

tował on z Madrytu dnia 30 kwietnia r. b. i leciał przez półn. Afrykę, Irak, Indje brytyjskie, Birmę, Sjam, Indochiny i Hongkong.

NIEMCY.

PIERWSZY SAMOLOT TYPU „FOCKE-WULF-AUTOGIRO" UKOŃCZONY.

Pierwszy samolot typu Autogiro wybudowany na podstawie uzyskanej od firmy de la Cierva przez firmę Focke-Wulf licencji ukończył w drugiej połowie maja r. b. pierwszą serję próbnych lotów. Ten nowy typ samolotu Autogiro odpowiada prototypowi C. 19, budowanego przez angielskie Towarzystwo Autogiro; jest to dwumiejscowy samolot sportowy z silnikiem Siemens Sh. 14 o sile 110 KM.

LATAJĄCA ŁÓDŹ „LĄDUJE" NA ŚNIEGU

Samolot Dornier-Wal D-1422 wybudowany w r. 1925, na którym Amundsen w r. 1926 odbył swój nieustraszony lot do bieguna północnego, przeszedł obecnie w posiadanie Muzeum Niemieckiego w Monachjum. Ostatnio należał on do niemieckiej szkoły pilotów komunikacyjnych. W r. 1930 odbył się na nim, pod kierownictwem pilota von Gronau, lot do Nowego Yorku przez Islandję i Grenlandję. Ze względów oszczędnościowych przeprowadzenie samolotu z Friedrichshafen do Monachjum odbyło się drogą powietrzną przyczem szef pilotów Wagner wylądował dn. 11 marca r. b. na polach śniegowych w Oberwiesenfeld obok Monachjum. Samolot nie był specjalnie dostosowany do lądowania w podanych warunkach, a pomimo to wylądował bez zarzutu.

ROSJA.

WYSTAWA LOTNICZA W MOSKWIE.

Tego lata ma się odbyć w Moskwie wystawa lotnicza, do udziału w której zaproszono również przemysł lotniczy zagranicy.

RUMUNJA.

NASTĘPCA TRONU UCZY SIĘ LATAĆ.

Rumuński następca tronu ks. Michał, liczący obecnie 11 lat, wtajemnicza się obecnie w arkana prowadzenia samolotu pod kierownictwem rumuńskiego pilota Opris'a, korzystając z samolotu swego stryja, ks. Mikołaja.

SZWAJCARJA.

ZAWODY DLA BALONÓW WOLNYCH O PUHAR GORDON-BENNETT'A ZA R. 1932.

Organizator tegorocznych zawodów o puhar Gordon-Bennett'a, Aeroklub Szwajcarski, podaje następującą listę uczestników:

Belgja — 1 balon.
Francja — 3 balony.
Hiszpanja — 1 balon.
Austrja — 1 balon.
Niemcy — 3 balony.
Polska — 2 balony.
Stany Zj. Ameryki Półn. — 3 balony.
Szwajcarja — 3 balony.

WŁOCHY

RUCHOMY CENTR OBROTU

Uczeń wyższych klas liceum im. Wiktora Emanuela w Neapolu skonstruował aparat realizujący t. zw. „ruchomy centr obrotu", pozwalający na osiągnięcie zwiększenia szybkości wehikułów wszelkiego rodzaju, natychmiastowego zahamowywania, mniejszego zużycia paliwa.

W pierwszym rzędzie wynalazek da się zastosować na kolejach i na linjach napowietrznych, zwłaszcza na tych ostatnich pozwalając na ograniczenie przestrzeni lotnisk, gdyż przy zastosowaniu aparatu lądowanie wymaga kilku metrów.

Podobnego rodzaju aparat był już badany przez komisję techniczną marynarki amerykańskiej w zastosowaniu do samolotów.

TURCJA

DLA SIŁ LOTNICZYCH W TURCJI AMERYKAŃSKIE SAMOLOTY

Rząd Turcji zawarł z firmą Curtiss-Wright Export Corporation umowę na dostawę 24 samolotów wojskowych. Chodzi tu o 18 jednomiejscowych samolotów myśliwskich „Hawk", które zostaną sprowadzone z Ameryki oraz 6 samolotów szkolnych, które będą zbudowane w Turcji z pomocą amerykańskich inżynierów.

„Z SZYBKOŚCIĄ WIATRU" — pod tym tytułem opisywaliśmy w poprzednim numerze „Lotu Polskiego próby z nowym







samolotem Szwajcarskich Linij Lotniczych. Oto podobizna tego pożeracza kilometrów. — Zbudowany w Stanach Zjedn. A. P. przez zakłady Lockhead; typu Orion. U góry: W. Mittelholzer, pilot nowego samolotu.

WSPOMNIENIA z S. P. L.

PAWEŁ MOSKWA — Kolegom z Dęblina.

Ze swemi płaskiemi, odstającemi uszami i skromnym pyszczkiem, Witek przypominał nietoperza. Szczególnie en face. Niewiem czy nietoperze są zawsze głodne, ale zawsze głodnym był Witek. A żółty ser, który sprzedawano w sklepiku nie różnił się zupełnie od żółtego zwyczajnego mydła, któreśmy „fasowali". Zwłaszcza jeśli się je pokrajało w plasterki i przełożyło niem smaczną bułkę. Witek był zawsze głodny. A podczas czyszczenia broni — wybitnie.

— Ty! — zerwał się, kiedy wlazłem na salę ruszając powabnie szczękami, — daj ugryźć...

— Chciałbyś, — mruknąłem, — dlaczego nie poślesz „dziadka" po bułkę? — Ale żebrał litości jak szczeniak. Podroczyłem się jeszcze trochę. Widziałem, że na sali wszyscy cierpieli. Kazik odwrócił głowę, żeby się nie upadlać. Wiedział, że jeśli spojrzy na bułkę, — przepadnie. Kajtuś nadrabiał miną i silił się na dowcipy. Władek tylko pluł raz po raz w kąt, pod kaloryfer i czyścił zawzięcie zamek swojej flinty. Nie trzeba było przeciągać struny. Lada chwila mógł wdepnąć ktoś z władzy. Włóczyli się zawsze w czasie czyszczenia broni i przeszkadzali. Trzeba było nagwałt kopać książkę pod łóżko, zamykać szafę, wyrzucać papierosa przez lufcik, lub chować żyletkę. Nawet ogolić się nie było można.

— Masz kanaljo, — ale ugryź tylko ciut, ciut, — bo pokrwawię...

Pokazywałem mu na smakowitej złotej skórce bułki granicę, poza którą niewolno mu było zatopić zębów. Więc otworzył paszczę ile się dało i nabił się twarzą na bułkę nadstawioną gościnnie. Chytrze wepchnąłem mu ją jak najgłębiej... Ścisnął szczęki i chrupnął kawał potężny z chciwością i obleśnym uśmiechem pożądania. Pięć par oczu śledziło skrycie jego chwile szczęścia...

Pięć par oczu zaperliło się łzami...

— Ach... — westchnęli, gdy ugryzł.

Ale mydło, szare, fasowane, wojskowe mydło ma inny smak niż ser. Musiało mu niesmakować. Nawet bardzo. Zastygł bowiem, po chwili z otwartą twarzą w rozpacznym bezruchu. Byłem już przy drzwiach. „Rzuci bydlę, — pomyślałem — jakim bagnetem, albo trzonem zamkowym w głowę". Zwiałem oczywiście do umywalni. Wiedziałem, że zaraz tam się zjawi. Przyleciał rzeczywiście jak burza i wsadził głowę pod kran. Mydło to złośliwa rzecz, szczególnie jeśli powłazi między zęby. W połączeniu z wodą wyrzucaną gwałtownie w czasie płukania jamy ustnej, tworzy przebogatą, gęstą, białą pianę. Wcale się nie dziwię szefowi, który się pytał Witka, czy nie dostał wścieklizny. Bo właśnie wszedł do umywalni, gdy Witek wprost buchał pianą z ust. A przecież to należy do objawów wścieklizny. Szef tak się dziwił, że nawet nie widział mojej mizernej osoby rozpłaszczonej pod ławką do czyszczenia butów. Zresztą powiedziałbym, że szukam guzika. Właśnie mi się urwał. Albo, że Witek chciał mnie pokąsać. Musiałem się gdzieś schować, no nie?

. . . .

Popołudniu były loty na radjo. Zaprowadziłem moje owieczki na start, jako drużynowy (za co Pan Bóg mnie tak ciężko pokarał?) i wyznaczyłem kolejkę. Siebie oczywiście na końcu. O to zawsze były awantury. Nikt nie chciał lecieć pierwszy. Wszyscy chcieli przygotować się jak najlepiej do zadania i zostawić sobie przyjemność lotu na ostatek. Kochany Stefek, który rozbił się potem na XV-ce i pojechał na 2 miesiące do szpitala (szczęśliwiec!) był moją jedyną osłodą! Poleci pierwszy? Dobra! Drugi? — Jeszcze lepiej! Z nim nie miałem kłopotu.

W przeciągu całego tygodnia nie było mi danem grzebać się ze stacją nadawczo-odbiorczą w powietrzu. Poczciwy F. chyba ze cztery razy poprawiał zadanie i dla mnie nigdy nie starczyło czasu. Nie mogłem zrozumieć jego uporu z jakim urywał anteny. Zarżnij go, a on nie zwinie jej przed lądowaniem. Maszyna podchodzi do ziemi, a 70 metrów drucianej linki zakończonej masywnym ciężarkiem ołowiu, dynda wdzięcznie w powietrzu dopóki nie zawadzi o jakiś przedmiot terenowy. Potem trach! Wszystko się urywa i trzeba montować nową linkę, nowy ciężarek... Ludzie w Dęblinie mieli szczęście. Przecież maszyna podchodząc do lądowania przechodziła na parę metrów nad drogą do Działu Nauk! Niechby tak kogo gwizdnęło w łeb! Odrazu gościa do „kasacji".

To był wogóle ciekawy typ ten F. Czuł naprzykład antypatję do płyt fotograficznych i przywoził z zadania ładownik zawsze pełen tłuczonego szkła, zbitego na miał, na perski proszek, który potem z gracją wytrząsał. Co on robił w powietrzu, gryzł klisze, czy co? Byli u nas różni specjaliści. Dzielny zresztą Włodek, miał monopol na dwie rzeczy: — był zawsze w niemożliwy sposób zasmarkany po każdym locie i systematycznie ostrzeliwał z Vickersów swoją własną maszynę. Niewiem tylko czy dlatego był zasmarkany, że tak strzelał, czy dlatego tak strzelał, że był zasmarkany. Tego nigdy nie chciał powiedzieć. Bristole, na których latała szkoła na strzelanie ostre do celu na ziemi, miały na starą modłę linki sterowe prowadzone na zewnątrz kadłuba. Włodek kropił w te linki i trafiał zawsze. Potem się dziwił, że mu każą pogrążać się w kontemplacji na ten temat, pomiędzy czterema ścianami ciasnej „paki". Lepiej przecież strzelać w swój własny samolot niż w ludzi na ziemi. F. naprzykład strzelał zawsze w ludzi. Ba! Cel ruchomy! Dużo ciekawsze zadanie! Na strzelnicy wszystko wiało do schronów, choć czarny krzyż oznaczający, że strzelać nie wolno był wyłożony w całej swej okazałości. F. robił zawsze, wszystko odwrotnie. Dzięki temu mogłem wykonać nareszcie swoje zadanie z radjo. Powiedziałem mu bowiem w końcu, żeby broń Boże nie zwijał anteny przed lądowaniem. I zwinął! Jak Boga kocham, zwinął i wylądował szczęśliwie!

Ja naturalnie zawsze robiłem wszystko dobrze.... no, raz tylko... Nastawiłem zwłokę kątową na celowniku S. T. A. É. do bombardowania trochę niedokładnie. Zamiast 8 milimetrów... — 8 centymetrów.

Wynik bombardowania: „700 metrów — długi". 700 metrów poza cel!... No ale tylko raz. I przez ten głupi celownik. Nigdy nie zapomnę jak ta bomba leciała z 1200 metrów. Leciała i leciała... a ja patrzyłem wywalony z kabiny, jak mija cel, przechodzi dalej, jeszcze dalej... chyba już z 500 metrów, w końcu znikła mi z oczu. W sekundę później zobaczyłem wybuch. Jeszcze z 200 metrów dalej.... To było straszne! Później się dowiedziałem, że nie wiele brakowało, a byłbym kropnął w autentyczny tor kolejowy. Murowany, dożywotni kryminał. Od tego czasu nikt lepiej odemnie nie mógł wiedzieć, jaka jest różnica pomiędzy milimetrem a centymetrem. I jak to wygląda na celowniku do bombardowania S. T. A. É.

. . . .

Z tym pilotażem to była granda. Na starcie leżeli do góry brzuchami, lub siedzieli na małych składanych stołeczkach, czekając swej kolejki i opychając się czekoladą. Odlatał jeden z drugim swoje 2 minuty i był mądry. Poza tem cały dzień czyścili i myli maszyny jak zwykłe „ciubaryki". Nalewali benzynę i oliwę, lub kopali rowki naokoło hangarów. Odnosiliśmy się do nich z godnością, jako ludzie wyżej postawieni pod względem lotniczego wykształcenia. Co oni tam mogli wiedzieć!.. Taki szofer, siedzi na swym stolcu, macha knyplem bezmyślnie i liczy obroty. To jego cała rola w powietrzu. Za to my! każdy z nas jest komendantem statku, kapitanem okrętu! Kto nas słucha w powietrzu i ślepo wykonywa nasze rozkazy? — Pilot. Kogo się wodzi za łeb, żeby latał tak jak my chcemy? — Pilota. Kto winien jeśli zadanie źle wykonane? — Pilot. Jakie zajęcie jest najbardziej bezmyślne? — Pilota, i t. d. Wołało się na nich pobłażliwie:

— Te, rycyna! — nastąp się, nie wystawiaj pępka! Jak ten tuman musi latać, kiedy niema nawet „czucia" w szeregu!

„Piloty" odgryzały się jak mogły. Przekręcali nasz tytuł „obserwatora", przestawiając brzydko litery. Traktowali nas z nonszolancją i nie patrzyli na nas inaczej, jak na worki z piaskiem. Trudno. Zawsze tak jest. W gruncie rzeczy każdy z nas chciałby być pilotem, a wielu z nich nie uśmiechało się mycie maszyn i chcieli nosić zaszczytny tytuł obserwatora. Przecież my pilotami możemy być zawsze i w czasie wojny będziemy napewno, — oni obserwatorami już nie.... Najgorzej było t. zw. technikom. Na nich jechały obie grupy, jako, że to „personel nielatający". Szczury. Ślusarze i nic więcej. Ale nie wiem dlaczego tak się złożyło, że byli to najsympatyczniejsi chłopcy pod słońcem. Wiele też chwil miłych osładzających ciężkie godziny, mam do zawdzięczenia moim kolegom i przyjaciołom z grupy technicznej. Każdy z nich miał łeb na karku, i można się było z nimi dogadać prędzej niż z niejedną „persona latająca". Wierzcie mi, — najmorowsi chłopcy w eskadrze.

Pamiętasz Heniek nasze kawały? Albo Beniuś! Co za słodki dekownik! Gimnastyka poranna? Właźę do sali, jako zwolniony z tego rodzaju bałaganu. Przecież należałem do słynnego zespołu rewji, której nawiasem mówiąc, nigdyśmy nie wystawili...

Włażę tedy do sali, w czasie gdy ekskadra marznie o świcie w koszulkach gimnastycznych na młodej wiosennej trawie: — w małym pokoiku grupy technicznej pusto. Pięć łóżek z kocami zaprasowanemi „pod kant“ jak pudełka od zapałek, zieleni się w bladem porannem słoneczku, zaglądającem przez zapocone szyby. Dobieram się do szafki Władka. Wiem, że ma papierosy... Nagle... Zamykam szybko drzwi szafy i odwracam się o 180o gotowy do odparcia każdego ataku. Ktoś jest na sali! Słyszałem najwyraźniej głos. Patrzę — nikogo. Słucham, — cisza. Potem jęk... czy westchnienie. Słucham z sercem w gardle...

„Zosia... ach... Zochna,... — Zosieńka“...

Już wiem. Odchylam koc przy pierwszem łóżku od okna. Na podłodze, pod sklepieniem sprężynowem naszych luksusowych łóżeczek, śpi Beniuś. Na wznak. Główka jego pięknie „pod 0“ ostrzyżona, za ostatnie oglądanie się w szeregu, spoczywa w pętli uczynionej z pasa zawieszonego pod sprężynami materaca. Śpi słodko i szemrze o swej Zosi przez sen, jak strumyk. Tak, ten się umie dekować. I nawet nie należy do żadnej rewji! — Kopnąłem go lekko i z rozgoryczeniem. Tego co usłyszałem, nie mogę napisać. Może kiedyś. Jak wszyscy ludzie żyjący na ziemi, będą zmuszeni przejść służbę wojskową. Wtedy zrozumią. Do tego trzeba osobnego wykształcenia. Wojskowego.

. . . .

Ludzie mówią, że lotnictwo jest niebezpieczne. Tyle różnych wypadków... Codziennie przynajmniej sześć... Wciąż ktoś „spada z samolotu“. I do tego są samoloty, które nazywają się „Spad“. Nawet bez „ł“. To brzmi bardziej twardo, — nieubłaganie. A potem wlewają gościa do trumny, przez szklany lejek...

Straszne. Wszyscy lotnicy to samobójcy. Chodzące trupy. Zawsze się z tego śmiałem. Dopóki... Ale o tem potem. Wszystko to nam nie przeszkadzało, żeby się otaczać nimbem grozy, aureolą bohaterstwa... Naprzykład: — taki wyjazd na urlop... Szalona okazja. Siedzimy w przedziale 3-ej klasy. Skromnie. W czterech, w pięciu. I tak od niechcenia, zaczyna się:....

Heniek wzdycha: — ostatni mój urlop...

— Myślisz? — podchwytuje Zdzisio...

— Z całą pewnością... Śniła mi się kupa śmieci.... tyle ze mnie zostanie... widzisz... przeczucie...

W przedziale wisi ponura cisza; jak czarny welon na twarzy wdowy.

„Cywilna kapusta“ wybałusza oczy, wpatrzona w symboliczne żółte patki naszych kołnierzy. Jakaś paniusia roni łzę i trąca w bok młodą panienkę, pobladłą w makabrycznym zachwycie. — Widzisz Heluniu, — tacy młodzi...

— Helunię aż zatchnęło. Słucha.

Wyjeżdża teraz Władek, „spec“ od spadochronów, ze swojemi „przeżyciami“.

— Grunt spadochron — rzuca niedbale. — Jeszcze dziś byliby mnie zbierali szuflami do gumowego worka.... Zapaliło mi się magneto od świecy. W jednej chwili pożar na całą grandę. Dmucham, — nic. Własną piersią zasłaniam, — nic. Motor pali się jak zapałka. Skrzydła też. Ogona już nie mam. Do ziemi 8.000 metrów. Trzeba skakać. Całe życie stanęło mi przed oczami. Nie chciałem umierać. Coby zrobiła Jagódka bezemnie... Płomienie lizały mnie jak wściekłe psy. Skoczyłem w otchłań. Głupstwo. Nie denerwowałem się wcale. Grunt to spokój!...

— Jakiś siwy dziadzio, rzucił dawno gazetę i teraz zamienił się w słuch. Trzęsą mu się stare ręce, któremi usiłuje zapalić zgaszonego papierosa. Z naszej strony uśmiechy... Dla nas to wszystko „mięta“. To nasz chleb powszedni. Władek, zalewa na całego. Aż nieprzyzwoicie:

— Lecę, lecę jak wagon cementu, a matki—ziemi ani du-du... Obawiam się trochę, że mogę się dostać w sferę niepomyślnych północnych wichrów halnych. Kapitan Pups trafił w ten sposób na biegun i zginął od ukąszenia jadowitego niedźwiedzia polarnego... Patrzę na zegarek: — godzina już dawno minęła, a ziemi ani śladu... Zaczynam się niepokoić.... Spóźnię się na apel i areszt gotowy. Jeszcze tego potrzeba. Przebieram szybko nogami. W ten sposób leci się prędzej. Ale wszystko skończyło się dobrze, choć grad podziurawił jedwab spadochronu jak rzeszoto. Linki popękały i wylądowałem, trzymając się zębami ostatniej, która również trzeszczała złowrogo... Przecież ręce miałem zajęte. Musiałem kontrolować czas spadania. Dla doświadczenia. No i nic... Grunt to spokój. Gdybym się był denerwował — śmierć pewna. Nekrolog i kropka. A tak.... jeszcze jeden dzień sobie pożyję...

Paniusia, panna Helena, siwy dziadzio, niewiasta z dzieckiem na ręku — odetchnęli z ulgą. Aż się przeciąg zrobił. Niemowlę zakwiliło żałośnie.... Wyciągnęliśmy papierosy. — Proszę — częstował Zdzisiek, — to te z tytoniem zawierającym „antidotum“. Przeciwko rozstrojowi nerwowemu i depresji... Nie mogę żyć bez nich....

Otaczaliśmy się kłębami dymu, spokojni, poważni, bogaci w ruchy pełne niedbałości... I tak zawsze. A niechby się trafiła młoda, nie brzydka panienka jadąca samotnie.... To był dopiero koncert! — Jacy oni grzeczni ci lotnicy! A jacy przystojni! Jakże ich szkoda! Nasza w tem sprawa była, że musiała tak pomyśleć. A jeszcze, — gdyśmy zgodnym chórem zaśpiewali naszą szkolną pieśń na nutę marsza z „Parady miłości“. To była ładna piosenka.

Heniek „Zapiewajło“ zaczynał ciężkim basem, a my darliśmy się za nim:

— Hejże ha! Powietrze drga, motorów gra —
Radością nas napawa!
— Śmiałków rój, — codzienny swój, zaczyna bój
Przestworza to zabawa...
— Na siebie ster — i pełen gaz..
Hej w górę maszyno skrzydlata!
— W zwały chmur, nad szczyty gór
Skrzydlaty twór —
W słoneczną dal się wzbija!
— Wrogów bić, o laurach śnić (albo o „Laurach“, — jak kto woli...)
Kochać(!) i drwić(!) — to uczuć naszych miara!
— Nie dbać o los, — o pełen trzos“,
— Ostrzeże głos
— Jedyna nasza wiara....
— Nie złamie nas, ofiar zastępy —
Ni skrzydeł poszarpanych strzępy!
Prowadzi nas, w błękitny szlak —
— Zwycięski znak —
— Kwadrat czerwono-biały! i t. d.

— To było piękne. A w duchu śmieliśmy się też z tych niebezpieczeństw. I ja także dopóki śmierć mi nie zajrzała w oczy... A było to tak:

— Pewnego pięknego letniego południa sterczałem na placówce, przy wyłożonej płachcie dowództwa artylerji i odbierałem meldunki. Było piekielnie gorąco, jakoże słoneczko nie myślało jeszcze nawet o spoczynku i grzało upalnie. Dwie maszyny latały na zadanie ze współdziałania i trzeba było wciąż uważać, żeby nie pomylić sygnałów. Byłem zły i nie mogłem doczekać się swej kolejki lotu. Po niebie tymczasem włóczyły się dwa Potezy. W jednym tkwił Leszek, w drugim Włodek. Obydwaj pocili się niemniej, niż my na ziemi. Gdy jedna z maszyn ucichła i zaczęła złazić na zredukowanym gazie, wiedzieliśmy, że obserwator będzie zrzucał meldunek. To był Włodek. Jego maszyna miała srebrną kapotę i wstęgę na lewem skrzydle. Schodził. Dźwignąłem się.—„żeby tylko rzucił przyzwoicie“...— Dwa poprzednie meldunki upadły gdzieś w krzaki dzikiej róży. Zobaczymy jak teraz... Zadarłem głowę do góry... Potez nalatywał na placówkę w ciszy, pod wiatr, zdradziecko, podstępnie i rósł w oczach waląc wprost na nas. Widziałem go teraz z przodu. Pomiędzy stójkami i widocznemi już linkami, wysuwała się wychylona wpół ciała, sylwetka obserwatora... Zaraz rzuci. Powiało chłodem cienia olbrzymiego potwora, który, zaszumiał nad głowami i zaraz ryknął poderwany na gazie, nabierając wysokości. Włodek rzucił. Równocześnie coś świsnęło mi koło głowy i huknęło w płachtę pod mojemi nogami. Coś bardzo ciężkiego... Wywaliłem gały, jak wół na aptekę... Przedemną leżał but! — Oryginalny wojskowy, fasowany but, z resztkami błota i urwanem w pośpiechu sznurowadłem. W bucie tkwił papier, w papierze meldunek. — Dobrze się stało, że porucznik nie widział...

To tylko Włodkowi zabrakło woreczków meldunkowych. Więc zdjął but z lewej nogi i do niego wpakował meldunek o czołgach. I o mały włos mnie nie zabił. Ciekawy jestem czy przynajmniej napisaliby mi: „Zginął śmiercią lotnika“. Obawiam się, że nie. I dlatego nie gadałem do Włodka przez całe trzy dni. — I byłem od tego czasu zdania, że lotnictwo jest niebezpieczne.



NIEMCY

CHARAKTERYSTYCZNY DOKUMENT

Wpadła nam niedawno w ręce broszurka świadcząca, że Niemcy w 1914 r. myśleli już o zastosowaniu gazów do walki. Broszurka ta p. t. „Gasvergiftungen", wydana w 1914 r., posiada u dołu okładki charakterystyczne zastrzeżenie: „Nicht im Handel". Wówczas jeszcze nie było w modzie podawanie tego rodzaju wiadomości dla użytku szerszego ogółu.....

Odbitkę okładki tej broszury i drugiej traktującej o fosgenie reprodukujemy poniżej.

ĆWICZENIA Z OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

Między 23 a 25 czerwca r. b. odbyły się w Prusach Wschodnich ćwiczenia z zakresu obrony przeciwlotniczej. W Allenstein, gdzie był początek ćwiczeń, symulowano napad lotnictwa polskiego, nadlatującego od Tczewa i Torunia. W Królewcu ludność została zaalarmowana w nocy. Światła pogaszone najpierw częściowo, a następnie całkowicie na skutek przerwania dostarczania prądu przez elektrownię. Alarm i dyspozycje przeciwlotnicze nadawała radjostacja w Heilbergu.

Po ukończonym napadzie przystąpiły do pracy drużyny ratownicze i odkażające. Kilka fragmentów pracy tych drużyn oraz widok Królewca z lotu ptaka w czasie najazdu reprodukujemy obok.

CZECHOSŁOWACJA

POWSTANIE TOWARZYSTWA OBRONY POWIETRZNEJ

Idąc za wzorem innych społeczeństw, Czesi powołali do życia Towarzystwo Obrony Powietrznej pod nazwą „Obrona".

Na rozpoczęcie akcji propagandowej Towarzystwo to otrzymało pomoc w formie subsydjum rządowego w wysokości 160.000 koron czeskich.

RUMUNJA

ZAOPATRZENIE LUDNOSCI CYWILNEJ W MASKI PRZECIWGAZOWE

Samorzutne zaopatrywanie się w sprzęt przeciwgazowy ludności cywilnej na wypadek wojny ma miejsce prawie we wszystkich państwach, to samo dzieje się i w Rumunji. Wobec braku masek własnej produkcji i nieuregulowania sprawy sprzedaży obcych, wielu Rumunów nabywa takie maski, jakie w danej chwili są w sprzedaży. Korzystając z tego stanu rzeczy, firmy zagraniczne, a w szczególności niemieckie, pozbywały się na rynku rumuńskim masek wybrakowanych (z uszkodzeniami), o których sprzedaży we własnym kraju nie mogło być mowy.

Aby zapobiec zaopatrywaniu się swych obywateli w sprzęt bezwartościowy, rząd rumuński wydał polecenie, aby wszystkie maski przeciwgazowe, sprzedawane ludności cywilnej, były przedtem badane przez specjalny urząd wojskowy.

FRANCJA

ĆWICZENIA Z OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

Na przygotowanie kraju do obrony przeciwlotniczej zwraca się we Francji szczególnie baczną uwagę, czego dowodem jest długi szereg ćwiczeń z tego zakresu odbytych w r. b. Ostatnio odbyły się takie ćwiczenia w Pas de Calais. Udział w tych ćwiczeniach wziął marszałek Petain i attachée wojskowi akredytowani przy rządzie francuskim.

Większe ćwiczenia z zakresu obrony przeciwlotniczej będą miały miejsce w czworoboku zamkniętym przez Metz, Verdun i Reims. Główna część ćwiczeń będzie przeprowadzona w okolicach Metzu. Ćwiczenia te będą przeprowadzone między 26 — 29 sierpnia pod kierownictwem gubernatora Metzu, gen. Peting de Vaulgrenaut, któremu do pomocy przydzielony zostaje gen. Gérard, dow. 1 dyw. lotniczej. Stroną zaczepną będzie dowodził gen. Bouchet, dowódca 11 brygady lotniczej z Nancy.

ROSJA

WYSZKOLENIE PRZECIWGAZOWE

Sowieckie pisma fachowe (Wojennyj Wiestnik, Wiestnik Protiwowozdusznoj Oborony, Osoawjachim) zestawiają bilans wyszkolenia przeciwgazowego w So-



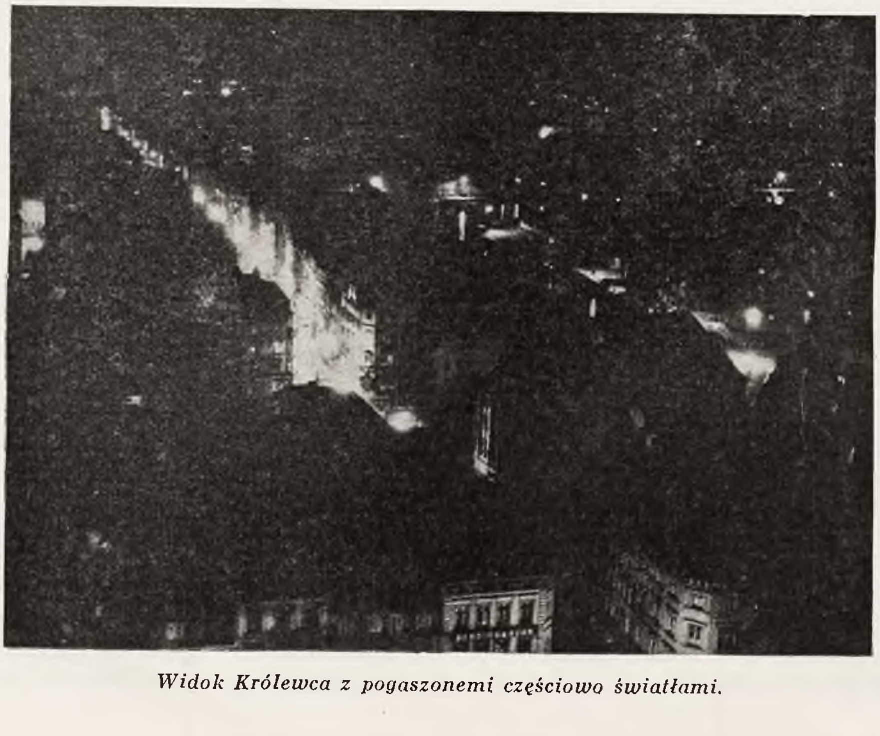
Drużyna odkażająca przy pracy



Drużyna ratownicza udziela pierwszej pomocy zagazowanemu



Usuwanie zagazowanych z terenu skażonego



Widok Królewca z pogaszonemi częściowo światłami.

wietach w r. 1931/32 i dochodzą do wniosku, że nie stało ono na wysokości zadania przedewszystkiem w szkołach wojskowych (w nauczaniu cywilnem niewątpliwie tembardziej p. r.).

Jak wynika ze sprawozdań, młodzi dowódcy nie otrzymywali potrzebnych wiadomości z tego zakresu, względnie nie zostali przygotowani do posługiwania się nabytemi wiadomościami. Brak laboratorjów i odpowiedniego sprzętu uniemożliwił przeprowadzenie ćwiczeń praktycznych, wskutek czego naukę ograniczono tylko do wykładów teoretycznych.

Pozatem podkreślany jest drugi wielki brak dotychczasowego wyszkolenia przeciwgazowego, polegający na tem, że wspomniane wiadomości teoretyczne były podawane w formie oderwanej to jest nie były związane z inemi zajęciami wojskowemi. W ten sposób, jak zgodnie podkreślają pisma, wyszkolenie to nie zostało związane z życiem.

Obecnie prowadzi się wykłady ze szczególnem uwzględnieniem taktyki. Pozatem każdy młody dowódca, musi być wyszkolony w umiejętności dowodzenia w masce.

Rola Straży Ogniowych w obronie przeciwgazowej

Tyle już zużyto farby drukarskiej na omalowanie ziejących grozą obrazów wojny lotniczo-gazowej, że czuję się zwolniony od obowiązku czynienia tego jeszcze w tym krótkim artykule. Pragnąłbym natomiast jak najsilniej podkreślić okoliczność, że w tej przyszłej wojnie na bezpośredni atak nieprzyjaciela narażone będą nietylko wojska na froncie, ale i cała ludność cywilna wewnątrz kraju.

Dlatego też obecnie i system obrony musi być zupełnie odmienny. Niedość jest wystawić, uzbroić i utrzymać w gotowości bojowej armję, ale trzeba zawczasu pomyśleć o obronie całej ludności cywilnej.

Organizacyjne ujęcie tak szeroko nakreślonej akcji jest rzeczą niezmiernie trudną. Potrzbna jest do tego celu sprawna i sprężysta organizacja, któraby przenikała swemi oddziałami do najbardziej zapadłych kątów w całem państwie i któraby dawałaby gwarancję trwałości i należytego funkcjonowania, ochotnicza, oparta o uświadomione szeregi obywateli, zaprawionych do ofiarnej pracy społecznej.

Tworzenie nowej takiej organizacji wymagałoby dużo czasu i wielkiego nakładu pracy i kosztów. O wiele bardziej wskazanem byłoby tedy oparcie się o jakąś już istniejącą organizację, należycie rozgałęzioną i zakorzenioną w całym kraju i posiadającą już trwałe podstawy istnienia.

Jeżeli rozejrzymy się w naszych stosunkach, zobaczymy wówczas, iż z pośród istniejących u nas organizacyj społecznych najbardziej nadawałyby się do tego celu ochotnicze straże pożarne. Organizacja ta, zarówno ze względu na swe rozgałęzienie, zakres zadań i strukturę organizacyjną, stanowiłaby najodpowiedniejszą podstawą do oparcia na niej organizacji drużyn obrony przeciwgazowej (odkażających), a częściowo i ratowniczych (samarytańskich).

Organizacja straży, licząca obecnie około 11 tysięcy placówek, zespolonych w jedną zwartą całość, ogarnia swą siecią cały obszar państwa i dysponuje licznym zespołem wyszkolonych w pracy organizacyjnej fachowych instruktorów, dzięki czemu posiada łatwość kierowania pracą swych najdrobniejszych oddziałów oraz stałego kontrolowania wyników tej pracy.

Charakter zadań organizacji strażackiej i metody stosowane do realizacji tych zadań, czynią ze straży pożarnych opiekunów i obrońców całej ludności przed zagrażającemi jej klęskami żywiołowemi. Dziś do rzędu klęsk żywiołowych, do których zaliczamy w pierwszym rzędzie pożary i powodzie — przybywa nowa, może straszniejsza jeszcze od dwóch poprzednich. Rzeczą więc naturalną byłoby, gdybyśmy obronę ludności cywilnej przed tą nową klęską włożyli na barki organizacji, przywykłej do niebezpieczeństwa w ciągłej walce w obronie życia i mienia współobywateli.

Byłoby to jedynie naturalnem rozszerzeniem dotychczasowego zakresu pracy organizacji strażackiej, — przystosowaniem jej działalności do spełniania nowych zadań, które życie wysuwa.

Straże pożarne niewątpliwie z całą gotowością podejmą to nowe zadanie, odpowiada ono bowiem w zupełności charakterowi tej organizacji. Zresztą — nawet w dotychczasowem ujęciu zakresu zadań straży groźba wojny aerochemicznej spowodować musi konieczność wprowadzenia szeregu zmian w wyekwipowaniu i wyszkoleniu drużyn strażackich. Straże muszą się liczyć z tem, że w razie ataku lotniczego zostaną powołane do gaszenia pożarów w warunkach o wiele trudniejszych, niż normalnie.

Będą one musiały pracować w terenie zagazowanym, muszą więc być same odpowiednio wyćwiczone i wyekwipowane do tej pracy. Jest rzeczą oczywistą, że poza samem gaszeniem pożaru wyniknie wówczas samorzutnie konieczność ratowania ludności cywilnej bez względu na to, czy to zadanie zostanie włączone formalnie do zakresu zadań straży, czy też nie.

Że straże pożarne zdają sobie sprawę z konieczności przygotowywania się do pracy w nowych, trudnych warunkach, mamy tego dowody w samorzutnem podejmowaniu przez straże prac z zakresu obrony przeciwgazowej. Objaw ten obserwujemy nietylko u nas, lecz i zagranicą. Strażacka prasa fachowa całego świata od dłuższego już czasu poświęca wiele uwagi problemom obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej. W ostatnich czasach w prasie niemieckiej, austrjackiej i włoskiej coraz więcej znajdujemy artykułów, poświęconych omawianiu roli, jaką straże pożarne będą musiały odegrać w razie wojny aerochemicznej. W jednym z ostatnich numerów „Il Pompiere Italiano", organu oficjalnego „Federazione technica nazionale dei corji di pompieri" (październik 1931), znajdujemy we wstępnym artykule następujące bardzo charakterystyczne zdanie: „W przeświadczeniu, że organizacje strażackie muszą się przygotowywać do udźwignięcia prawie całkowicie obowiązku obrony ludności cywilnej od ataków lotniczo-chemicznych w razie wojny..."

W Niemczech dyskusja na temat roli straży, jako organizacji o. p. g., toczy się już od dawna i wkroczyła ostatnio na tory zupełnie konkretnych wniosków. Ścisła współpraca pomiędzy organizacjami „Luftschutz'u" i strażami pożarnemi uwydatniła się w pracach najpoważniejszej niemieckiej organizacji pożarniczej — Reichsverein der deutschen Feuerwehr-Ingenieure, — która w końcu ubiegłego roku jedno ze swych zebrań prawie całkowicie poświęciła sprawom obrony przeciwlotniczej. W organie tego związku (grudzień 1931 r.) znajdujemy obszerne sprawozdanie ze wspomnianego wyżej zebrania i streszczenie referatów prezesa Pätsch'a i komendanta Rumpf'a. Wynika z tych sprawozdań, że straże pożarne w Niemczech przygotowują się usilnie do odegrania poważnej roli w organizowaniu obrony przeciwlotniczej w kraju.

Wiedeński „Brandschutz" z początkiem roku bieżącego rozpoczął wydawanie specjalnego dodatku p. t. „Der Gasschutz" poświęconego sprawom obrony przeciwgazowej.

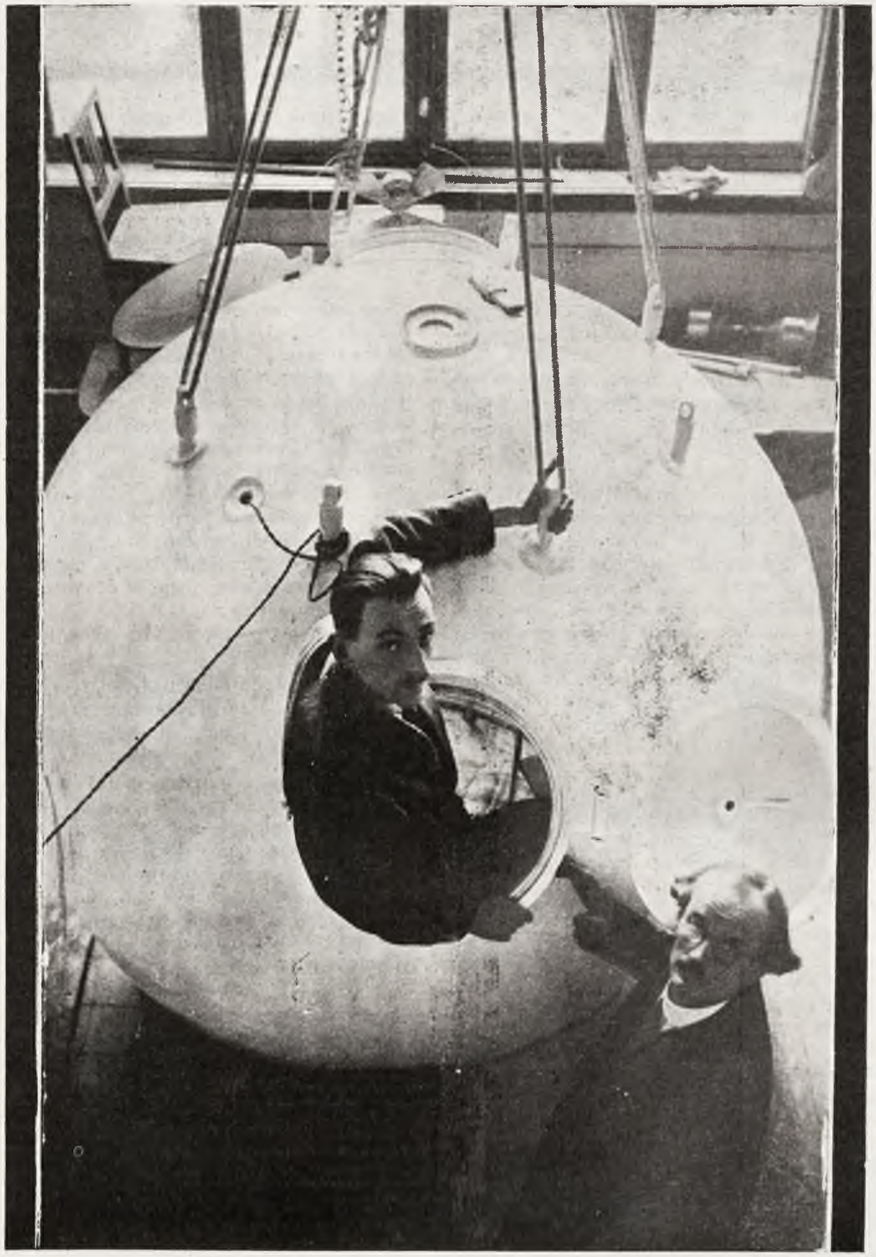
Wynika z tego wszystkiego, że wszędzie straże pożarne uświadamiają sobie nowe zadania, które będą musiały podjąć na wypadek wojny aerochemicznej.

Rzecz jasna, że realizacja tej myśli musiałaby spowodować dalszą rozbudowę organizacyj strażackich i to zarówno w sensie dalszego zagęszczanie sieci placówek, jak i wzmocnienia tych placówek. Rozbudowa ta, która i tak postępuje u nas bardzo intensywnie, musiałaby zostać znacznie przyśpieszona, szczególnie na kresach wschodnich, gdzie sieć placówek strażackich jest jeszcze zbyt rzadka. Co do wzmocnienia zarówno poszczególnych placówek, jak i organizacyj związkowych, to proces ten niewątpliwie w szybkiem tempie posunie się naprzód, w związku z oczekiwanem uregulowaniem podstaw prawnych organizacyj strażackich przez wydanie specjalnej, jednolitej dla całego państwa ustawy przeciwpożarowej.

Skoro już wspomnieliśmy o ustawie przeciwpożarowej, to musimy tu podkreślić, że obecny moment opracowywania tej ustawy jest szczególnie odpowiedni do powzięcia decyzji w sprawie roli, jaką straże pożarne mają odegrać w organizacji obrony przeciwgazowej. Jeśliby bowiem myśl oparcia organizacji wspomnianych drużyn odkażających i ratowniczych na strażach miała zostać zrealizowana, należałoby to uwzględnić przy formułowaniu w ustawie zakresu zadań organizacyj strażackich i przy określaniu ich podstaw finansowych.

W związku ze wspomnianą wyżej ustawą należy uwydatnić jeszcze jeden niezmiernie ważny moment, a mianowicie to, że z chwilą jej wejścia w życie straże pożarne, stanowiące dotychczas w przeważnej swej części organizacje społeczne o charakterze prywatnych stowarzyszeń, staną się już w całym kraju instytucjami o charakterze prawno-publicznym, aczkolwiek zachowują one i nadal swój charakter społeczno-obywatelski. Jest to niezmiernie ważne, jeśli chodzi o prowadzenie akcji tej miary i tej doniosłości, co obrona przeciwgazowa, wymagającej z

PROFESOR PICCARD JESZCZE RAZ PONAWIA PRÓBĘ ZGŁĘBIENIA TAJEMNIC STRATOSFERY



Prof. Piccard, jego asystent Max Cosyms i ich nowa gondola aluminjowa.

jednej strony zapewnienia trwałości organizacyj, które ją mają prowadzić, z drugiej zaś strony jak najściślejszego ich zespolenia z ogółem społeczeństwa.

Skoro już scharakteryzowaliśmy w ogólnych zarysach możliwość i celowość oparcia akcji obrony przeciwgazowej na organizacjach straży pożarnych, pozostaje nam jeszcze do omówienia kwestja ustosunkowania się straży pożarnych do instytucyj, prowadzących obecnie tę akcję, oraz do czynnika kierowniczego, którym są i będą zawsze władze państwowe. W myśl przeprowadzonej przez nas koncepcji, część pracy która przypadłaby w udziale strażom pożarnym miałaby charakter czysto wykonawczy. Praca ta polegałaby przedewszystkiem na wyekwipowaniu i wyszkoleniu członków straży do pełnienia służby pożarniczej w warunkach, jakie mogą powstać w razie ataku lotniczo-gazowego, a następnie — na zorganizowanie w swojej miejscowości pogotowia o. p. g., stworzeniu drużyn o. p. g. z pośród członków straży.

Oprócz tego straże, w pojęciu organizacji szerszej, powiązanej w rejony i okręgi, mogłyby utworzyć sieć posterunków alarmowych i meldunkowych do obrony przed atakiem lotniczym.

Wobec coraz liczniejszego powstawania przy strażach oddziałów żeńskich samarytańsko-przeciwgazowych, istnieje również możliwość zorganizowania na gruncie straży sieci posterunków samarytańskich, które przy odpowiedniem wyekwipowaniu i wyszkoleniu mogłyby odegrać poważną rolę na wypadek wojny lotniczo-gazowej obok drużyn ratowniczych P. C. K.

Rola wyższych jednostek organizacyjnych — związków okręgowych, wojewódzkich i Głównego Związku Straży Poż. — polegałaby na utrzymywaniu kontaktu z czynnikami kierowniczemi i fachowemi, na przekazywaniu podwładnym sobie jednostkom do wykonywania wypracowanych przez te czynniki planów i wskazówek oraz na kontroli ich wykonywania.

Wspomnieliśmy tu o czynnikach kierowniczych i fachowych; należy teraz wyjaśnić, co rozumiemy przez te określenia. Jeśli chodzi o naczelne kierownictwo akcją, to oczywista spoczywałoby ono w rękach powołanych do tego władz państwowych. Kierownictwo fachowe pozostałoby, jak i obecnie, w rękach specjalnie do tego powołanej instytucji, jaką jest L. O. P. P. Zakres jej działalności byłby bardzo obszerny, a praca nadzwyczaj odpowiedzialna. Prace L. O. P. P. w dziedzinie obrony przeciwgazowej polegałyby na studjach naukowych, wypracowywaniu metod obrony i wzorów urządzeń i sprzętu, budowie wzorowych schronów i pomieszczeń uszczelnionych, opracowywanie instrukcyj, wreszcie — na prowadzeniu wyszkolenia instruktorów, zaopatrywaniu technicznem oddziałów i na propagandzie ogólnej.

Rolę, jaka przypada L. O. P. P. w zakresie obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej, w dziedzinie akcji samarytańskiej pełniłby Polski Czerwony Krzyż.

Zbyt trudno byłoby omawiać na tem miejscu szczegóły całego planu, wykraczałoby to bowiem poza ramy tego artykułu. Niektóre nader ważne kwestje poruszyliśmy tylko mimochodem. Staraliśmy się jedynie dać ogólny pogląd na propagowaną przez nas koncepcję rozwiązania tego ważnego problemu, który zaprząta obecnie umysły całego świata, a już conajmniej całej Europy. Mamy nadzieję, że ten ogólny szkic zainteresuje właściwe czynniki i pobudzi je do dokładniejszego przestudjowania tej kwestji.

M. Radwan, insp. pożarniczy



Groenhof, słynny niemiecki pilot szybowcowy, zginął tragicznie w pierwszych dniach zawodów w Rhön.





III OGÓLNO-KRAJOWY KONKURS LATAJĄCYCH MODELI SAMOLOTÓW.

Co za szalony postęp w naszem modelarstwie, modele latają już po dwie i pół minuty, osiągając przestrzeń przeszło pół kilometra. To już nie żadne przechwałki, ale fakt dokonany. Jeśli w tym tempie pójdziemy dalej, to za rok będziemy się mogli zmierzyć z najlepszymi modelarzami świata.

Wyniki te przedewszystkiem zawdzięczać należy systematycznej i konsekwentnej pracy niektórych naszych modelarzy.

Na konkursie obok znanych nam już z poprzednich zawodów modelarzy, dali się poznać również i nowi, którzy zapowiadają się obiecująco na przyszłość.

W pierwszym dniu konkursów dla amatorów, na czoło wysunęła się grupa zawodników z Krakowa, którym trzeba przyznać, że modele swe dobrze opracowali i wystudjowali w locie. Kraków już od szeregu lat hołduje budowie modeli o b. małem obciążeniu skrzydeł. Tego rodzaju modele przy cienkim profilu skrzydeł posiadają niewielką szybkość, ale za to dużą zdolność do planowania. To też zasadą tych modeli jest, aby wzbijały się jak najwyżej, a po wykręceniu się gumy mogły jak najdłużej planować. Takimi klasycznymi modelami tego typu, były modele amatorów E. Sularza i H. Wojtaszka, które osiągnęły doskonałe wyniki, wzbijając się na dużą wysokość, a później planując około minuty i przelatując przytem przestrzeń prawie pół kilometra. Trzeba dodać, że letnia upalna pogoda ze słabym wiaterkiem, jaka wówczas panowała, daje najbardziej sprzyjające warunki dla tego rodzaju modeli. Pomimo, że modelarze krakowscy osiągnęli najlepsze wyniki w grupie amatorów, to jednak stwierdzić można, że tego typu modele są już nieco przestarzałe i znajdują się już na granicy maksymalnych swych możliwości. Zatem dobrze byłoby, aby też i Kraków zainteresował się nieco bliżej cięższemi modelami o t. zw. grubym profilu, któremi dzisiaj nieomal, że z każdym dniem osiąga się coraz lepsze rezultaty.

Dużą sprawność wykazały modele ze Lwowa, w których dało się zauważyć znaczny postęp, jaki poczynili tamtejsi modelarze.

Pozatem do ładnie latających można zaliczyć modele z Poznania, które jednak specjalnie nie posunęły się naprzód. Wzorowane są one przeważnie na dawniejszych typach niemieckich.

Słabiej nieco wykazały się modele warszawskie, chociaż niektóre zapowiadały się nieźle. Odnosiło się wrażenie, że modele te były za mało wypróbowane w locie.

Również słabiej spisały się modele z Torunia, Lublina i Wilna. Nie dowodzi to bynajmniej, aby te modele nie nadawały się zupełnie na konkurs, należałoby jednak nad niemi jeszcze trochę popracować.

Drugi dzień konkursu był przeznaczony wyłącznie dla zawodowców-instruktorów, znanych już nam z poprzednich zawodów. Tu walka była trudniejsza, gdyż z małemi wyjątkami, wszystkie prawie modele latały b. dobrze. Oczywiście, jak tego należało się spodziewać, na czoło wysunął się p. Kazimierz Błaszczyński z Warszawy, którego modele budziły ogólny podziw. Modele te były b. starannie opracowane, wszystkie o grubym profilu skrzydeł, wykonane wprost artystycznie z najnowszych materjałów, jakie się obecnie używa w modelarstwie zagranicznym, jak np. lekkie drzewo balza, papier japoński i t. p. Na szczególną uwagę zasługiwały modele kadłubowe, a zwłaszcza „8-Mol", który chociaż został dość poważnie uszkodzony, to jednak wykonywał piękne loty, odznaczając się doskonałą stabilizacją i zdolnością planowania pod małym kątem. Model „8-Mol" należy do typu cięższego, w którym obciążenie wynosiło 14 gr. na dcm.^{2} powierzchni skrzydeł.

Również na uwagę zasługiwały dwa modele rekordowe „104-KB" i „105-KB" typu 2-śmigłowych kaczek, które b. dobrze i wysoko latały przeszło po dwie i pół minuty, cały czas wykonywując loty pod obrotami śmigieł.

Puhar został zdobyty przez p. Błaszczyńskiego modelem „105-KB", który osiągnął największą ilość punktów i tem samem ustanowił nowy rekord polski.

Pozostali zawodnicy-instruktorzy mieli modele również dobre, nie przedstawiały one jednak specjalnych nowości.

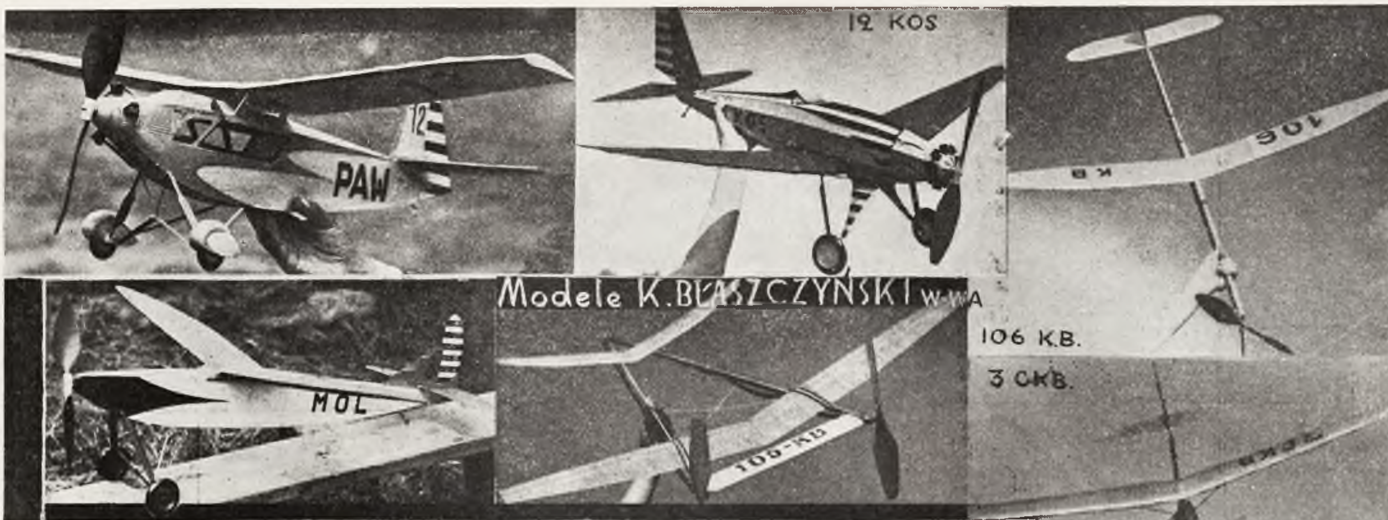
Poszczególni instruktorzy byli wyrazicielami prądów, które przeważają w danych ośrodkach modelarskich w dziedzinie konstrukcji modeli, jak to zostało opisane powyżej.

Na zakończenie można śmiało powiedzieć, że konkurs udał się pod każdym względem a duże zainteresowanie jakie nim było, najlepiej świadczy o wysiłkach i żywotności naszego modelarstwa.





Przy deskach startowych obok stołu sędziowskiego wre praca—pięknie wykonane modele startują bez przerwy. — Oto u góry pośrodku p. K. Błaszczyński wypuszcza swego „Pawia". Naokoło wśród traw lotniska zawodnicy szykują swoje modele do startu.



Wyniki III Ogólno-Krajowego Konkursu modeli latających L.O.P.P.

AMATORZY

Nazwisko zawodnika i miejscowość	Nazwa modelu	Start z ziemi mtr.	sek.	mtr.	sek.	Start z ręki mtr.	sek.	mtr.	sek.	Profil	Ogólna ilość pkt.	Nagroda
Modele kadłubowe												
Wojtaszek H. (Kraków)	a. 32	115	30	125	41	200	38,2	245	38,5		528,5	I
Dziulak (Lwów)	Ta-joj	158	25	240	31	137	30	95	32,5		493,5	II
Lewandowski (Lwów)	67	135	36,1	84	31,4	154	27,2	125	35		485,5	III
Modele belkowe												
Wojtaszek H. (Kraków)	b. 32	40	8,2	315	43	210	119	163	56		1072,5	I
Sularz E. (Kraków)	S. E. 2	216	51,7	95	39,5	160	51	197	56		745	II
Stępień (Poznań)	B. 430	169	47,1	137	44,1	95	65	46	11		692,5	III
				START Z RĘKI								
Modele rekordowe												
Sularz E. (Kraków)	S. E. 1.			363	76	485	126	325	82		1745	I
Sularz M. (Kraków)	rekordówka			280	96	155	44	190	74		1240	II
Wesołowski St. (Warszawa)	107-KB					364	81	255	76		1174	III
Modele dowolne												
Sularz M. (Kraków)	kombinowany				3		8		4,5			I
Wojtaszek (Kraków)	D. 32				3		5		5			II
Juniorzy												
Zapała (Kraków)					12		14	30	16,5			I

Nagrodę za najlepsze wykonanie modelu (8-Z kadłubowy) otrzymał St. Wesołowski z Warszawy

	Ilość modeli biorących udział w konkursie	Ilość nagrodzonych modeli
H. Wojtaszek	5	3
E. Sularz	4	2
M. Sularz	5	2
St. Wesołowski	8	2
Dziulak	2	1
A. Lewandowski	2	1
M. Stępień	4	1

ZAWODOWCY

Nazwisko zawodnika i miejscowość	Nazwa modelu	Start z ziemi mtr.	sek.	mtr.	sek.	Start z ręki mtr.	sek.	mtr.	sek.	Profil	Ogólna ilość pkt.	Nagroda
Modele kadłubowe												
Błaszczyński K. (Warszawa)	8-Mol	178	58	392	53,8	221	31,8	216	71,8	10%	1025,2	I
Błaszczyński K. (Warszawa)	12 Kos	35	33	71	9,7	178	50,3	105	21,5	p.	575,3	II
Pokiziak A. (Lwów)	Wicher II	47	30	172	32	100	35	215	32	p	513,5	III
Modele belkowe												
Błaszczyński K. (Warszawa)	3-IKB	125	61,6	92	28	27	3	115	45,5	p	720,5	I
Błaszczyński K. (Warszawa)	3 CKB	20	5,3	140	48	149	51,6	98	40,6	p	706,8	II
Piątek L. (Kraków)	LP. b	26	7,2	122	49,9	120	51,6	20	63		635,5	III
				START Z RĘKI								
Modele rekordowe												
Błaszczyński K. (Warszawa)	105-KB					245	64	448	133		1778	I
Błaszczyński K. (Warszawa)	104-KB			370	106	198	85	312	109		1430	II[1]
Grajeta B. (Poznań)	Ibis w kole			148	103,5	70	28,4	90	72,5		1183	III
Modele dowolne												
Piątek L. (Kraków)	LP. d							170	85,3		1023	I
Woyna W. (Warszawa)	WW.D. 2			210	25,5	210	23,5	303	39		693	II
Woyna W. (Warszawa)	WW.D. 1			10	6	210	30	30	5,5		510	III

Nagrodę za najładniejsze wykonanie modelu („12-PAW" kadłubowy) otrzymał p. Kazimierz Błaszczyński z Warszawy.

Srebrny puhar — dar ks. J. Radziwiłła — jako nagroda specjalna za największą ilość punktów, uzyskanych przez jeden model, otrzymał instruktor p. K. Błaszczyński z Warszawy.

	Ilość modeli biorących udział w konkursie	Ilość nagrodzonych modeli
K. Błaszczyński	9	8
W. Woyna	10	2
L. Piątek	4	2
A. Pokiziak	4	1
B. Grajeta	3	1

[1] W locie czwartym model osiągnął 150 sek. i 500 mtr.



MODEL WODNOPŁATOWCA typ 7—K

konstrukcji *K. Błaszczyńskiego*

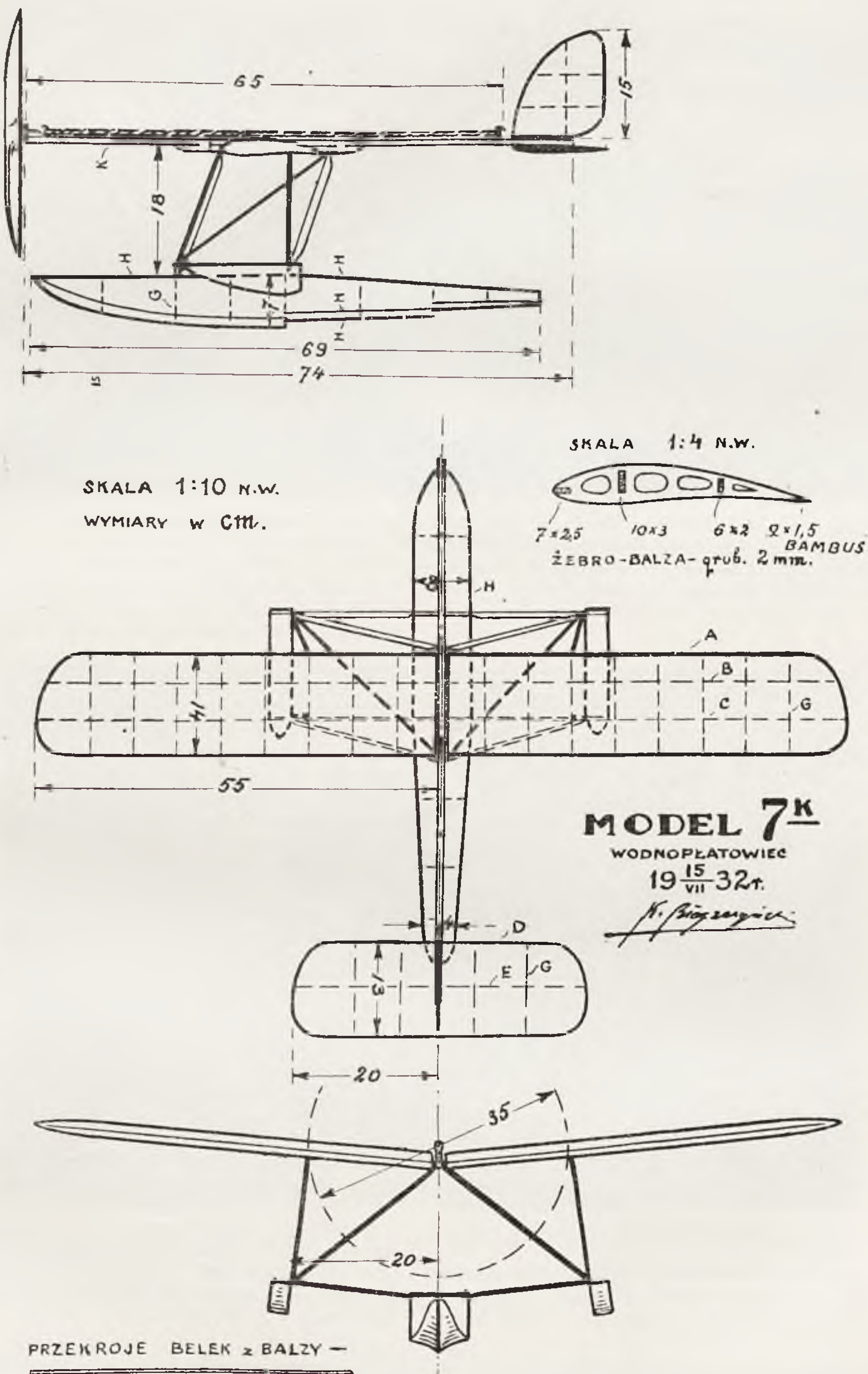
Każdy z modelarzy, który budował jakikolwiek model wodnopłatowca, przekonał się jak trudno jest osiągnąć pomyślne rezultaty. Główną przeszkodą prawie zawsze bywa za ciężki materjał, którym większa część modelarzy się posiłkuje. Jedynym obecnie odpowiednim materjałem jest nadzwyczaj lekkie drzewo amerykańskie t. zw. „Balza“, z którego dzisiaj już cały świat buduje modele. Budując model z balzy, trzeba jednak nieco przyzwyczaić się i poznać własności tego nowego materjału. Balza ma tę zaletę, że jest nadzwyczaj lekka, ma jednak i wady, że przytem jest bardzo krucha, miękka i łamliwa, wobec czego nie bardzo się nadaje do budowy skrzydeł o cienkim profilu. Natomiast skrzydła budowane z tego drzewa o profilu grubym pokryte bibułką (w razie braku papieru japońskiego) i dobrze pocellonowane, są nadzwyczaj mocne i niemniej odporne na uderzenia od zwykłych bambusowych.

Brak miejsca nie pozwala mi na szczegółowy opis wykonania danego modelu. Ograniczę się więc tylko do scharakteryzowania techniki budowy ważniejszych części, a z resztą drobniejszych szczegółów da sobie radę każdy z modelarzy, który budował już trudniejsze modele.

Skrzydła budową swą przypominają zupełnie szkielet skrzydeł dużego samolotu. Szereg żeber (starannie wyciętych z balzy przy jak najściślejszym zachowaniu profilu) osadza się na dwóch dźwigarach również z balzy. Przednia krawędź natarcia skrzydeł z balzy łączy się z zagiętymi końcami i tylnią krawędzią odpływową, wykonaną z bambusu.

Licząc się z możliwością zamoczenia modelu, lepiej jest do klejenia używać nie „Syndemalu“, a zimnego kleju „Certus“.

Statecznik poziomy wykonany jest tak samo jak i skrzydła, natomiast statecznik pionowy ma całą zewnętrzną krawędź bambusową, a z balzy tylko żeberka.





PRZEKROJE BELEK z BALZY —

A	7 × 2,5	G	2 DESKA
B	10 × 3	K	7 × 8
C	6 × 2	H	3 × 4
D	6 × 2		
E	7 × 2,5		

WYMIARY W mm.

Pływak posiada przegrody i podłużnice z balzy, natomiast przednią część z bambusu w celu większej odporności przy uderzeniach, jak również i z powodu niemożności wygięcia z balzy większych łuków, która wygina się dość trudno i tylko w małym stopniu można to uskutecznić nad parą. Boczne pływaczki posiadają krawędzie bambusowe, a wewnętrzne przegrody z balzy. Na pokrycie skrzydeł i ogona może być użyta bibułka w gorszym gatunku, która posiada większą domieszkę drzewa. Pływak zaś pokrywa się cienkim papierem — całość kilkakrotnie powleka się słabym roztworem cellonu, używając do tego nie pendzla, a rozpylacza.

Stójki, które łączą belkę kadłubową z pływakami głównym i bocznemi są wykonane z petyku i naddane w swej szerokości balzą, co w całości po opiłowaniu tworzy przekrój kroplowy. Natomiast stójki biegnące od skrzydeł do bocznych pływaczków są wykonane w ten sam sposób, tylko zamiast petyku użyty jest bambus, a w całości powinny być one nieco cieńsze.

Skrzydło wraz ze stójkami podtrzymującemi pływaki, przymocowane jest na stałe do suwaka z balzy. Główna belka kadłubowa z balzy, do której przymocowany jest ogon, łączy się z suwakiem zapomocą pierścieni gumowych. Do wszelkich połączeń z balzą zamiast nici używa się pasków cienkiego jedwabiu. Śmigło ze zwykłego drzewa dostaje napęd z 8—10 nitek gumowych przekr. 2x2 m/m. Obciążenie modelu wynosi do 11 gr. na dcm.² powierzchni nośnej.



(Od prawej ku lewej): inż. Pirgo, prezes miejsc. Koła L.O.P.P. w Krośnie., kpt. Mrówka, płk. Rayski, starosta Rappe, prezes Komitetu Pow. L.O.P.P. w Krośnie, inż. Rybicki, prezes Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P., burmistrz m. Krosna p. Krukierek, kpt. Orliński, płk. Filipowicz, inż. Suchodolski, inż. Kawecki, p. Postępski, wiceprezes Koła L.O.P.P. w Iwoniczu, p. Altman, korespondent „Ill. Kurjera Codz.", prof. Filasiewicz, wiceprezes „Sokoła" w Krośnie. U góry: z konkursu modeli latających.

Poświęcenie Lotniska L. O. P. P. w Krośnie

W czasie „IX Tygodnia L. O. P. P." odbyło się w Krośnie poświęcenie lotniska, urządzonego staraniem Lwowskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., Komitetu Powiatowego L. O. P. P., Koła miejscowego L. O. P. P. i gminy miasta Krosna.

Uroczystość poświęcenia poprzedziło wiele innych imprez w czasie „Tygodnia", m. in. Komitet Krośnieński wydał do społeczeństwa odezwę, wskazując w niej na znaczenie wybudowanego lotniska i wzywając do dalszej ofiarności na cele L. O. P. P.

Podczas poświęcenia przybyła do Krosna Komisja Lotniskowa, która wraz z miejscowemi przedstawicielami władz stwierdziła, że teren jest w zupełności przygotowany.

W skład Komisji wchodzili z Ministerstwa Komunikacji inż. Suchodolski z Zarządu Głównego L. O. P. P., inż. Kawecki, z Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie p. Sędzik, a z Komitetu Powiatowego w Krośnie p. starosta Rappe, radca inż. Pirgo i burmistrz Krukierek.

W przeddzień poświęcenia przylecieli do Krosna płk. inż. Filipowicz, naczelnik wydziału lotnictwa cywilnego w Ministerstwie Komunikacji i wiceprezes Zarządu Głównego L. O. P. P., płk. Rayski, szef Departamentu Aeronautyki w Ministerstwie Spraw Wojskowych, kpt. Orliński z żoną i kpt. Mrówka. Przybyłych powitali prezes — starosta Rappe, inż. Pirgo i burmistrz Krukierek. Wieczorem przyjechali delegaci Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie, prezes inż. Rybicki i sekretarz dr. hr. Łoś, witani przez radcę inż. Pirgo i dyr. Zajączkowskiego.

W niedzielę o godz. 7-ej rano odegrana została przez orkiestrę gimnazjalną pobudka po ulicach miasta. Niemal wszystkie budynki przystrojone flagami, okna iluminowane nalepkami, niezwykły ruch aut, powozów i pieszych, zdążających w kierunku lotniska, świadczyły o wielkiem zainteresowaniu świętem lotniczem powiatu krośnieńskiego.

Uroczystość poświęcenia rozpoczęła się Mszą Św. polową, odprawioną przez miejscowego proboszcza ks. kan. Nowakowskiego. Podczas Mszy św. przygrywała orkiestra gimnazjalna. W nabożeństwie wzięły udział wszystkie zakłady naukowe w Krośnie, szkoły sąsiednich gmin, przedstawiciele władz, urzędów i organizacyj, m. in. ze sztandarami Sokół, straż pożarna i wszystkie cechy, ludność miejscowa i okoliczna, której liczba dochodziła do 5.000.

Po nabożeństwie i poświęceniu odbyły się loty pasażerskie do godz. 1 po poł. W międzyczasie urządzono w sali kasyna dla przybyłych gości śniadanie, w którym wzięli udział wszyscy naczelnicy miejscowych władz i urzędów. W czasie śniadania przemawiali: prezes — starosta Rappe, burmistrz Krukierek, ks. kan. Nowakowski, płk. Rayski, prezes inż. Rybicki, dr. Piotrowski, dyr. Wachal i wielu innych, przyczem odczytano nadesłane telegramy i gratulacje.

Popołudniu odbył się na lotnisku festyn z lotami pasażerskiemi, konkursem modeli latających i lotami propagandowemi nad okolicą m. in. nad Iwoniczem, Jedliczem i Korczyną.

Uroczystość znacznie podniosło przybycie samolotami z Warszawy, Lwowa i Krakowa płk. Rayskiego, płk. Filipowicza, kpt. Mrówki, kpt. Orlińskiego z żoną, płk. Jasińskiego, p. p. Sikorzanki i Olszewskiej, dr. Piotrowskiego, braci Chałupników oraz pociągami prezesa inż. Rybickiego i dr. hr. Łosia ze Lwowa, inż. Kaweckiego, inż. Suchodolskiego z Warszawy i **innych.**

Poświęceniu towarzyszyła przepiękna i wprost wymarzona pogoda, to też cała uroczystość wypadła imponująco. Na obecnych wywarła wielkie wrażenie i była najlepszą formą propagandy polskiego lotnictwa i L. O. P. P.

KOMITET SCISŁY KÓŁ PAŃ L. O. P. P.

WARSZAWA, UL. DŁUGA Nr. 50

Sekcja Kobieca L. O. P. P.

Komitet Ścisły Kół Pań L. O. P. P. wydał dwa typy kart korespondencyjnych: jedne — z widokiem fasady przyszłego gmachu Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, drugie — z humorystycznemi sylwetkami wojska. Oba wydawnictwa cieszą się wielkiem powodzeniem i pomimo niedawnego ukazania się w handlu, rozeszły się już w kilkunastu tysiącach egzemplarzy, przyczem 15 tysięcy posłane jest do Ameryki.

Komitet Ścisły Kół Pań zwraca się z apelem do społeczeństwa, przedewszystkiem do kobiet, z prośbą o korespondowanie na powyższych pocztówkach, z czego cały zysk przeznaczony jest na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przecigazowej.

Rzecz napozór tak niewielkiej wagi, jak 10 — 15 gr. za pocztówkę, w rezultacie stworzy poważną sumę na powyższy cel.

Od 15-go lipca do 1 września r. b. Biuro Komitetu Ścisłego Pań L. O. P. P. jest zamknięte, wobec czego pocztówki nabywać i zapotrzebowywać można w firmie „Nasz Sklep", ul. Jasna Nr. 1, która to firma, rozumiejąc doniosłość celu, zajęła się sprzedażą naszego wydawnictwa zupełnie bezinteresownie.

Sekcja Organizacyjna Komitetu Ścisłego Kół Pań L. O. P. P. zamykając rok sprawozdawczy, podkreśla działalność Kół w Częstochowie, Katowicach i Poznaniu. Pomimo ciężkich warunków ekonomicznych i wysiłków społecznych — kierowanych przedewszystkiem na zasilanie funduszu bezrobocia — wyżej wymienione Koła liczą już po stokilkadziesiąt członkiń, prowadzą samodzielną akcję szkolenia kobiet w przygotowaniu do obrony przeciwgazowej, urządzają imprezy dające znaczny dochód, np.:

Katowice — 1.801.11 zł.,

Częstochowa — 860.09 zł. oraz ofiary dobrowolne — 955.20 zł.,

Poznań — kładzie główny nacisk na akcję szkolenia, co zwiększa najszybciej ilość członkiń.

Zrozumienie na danych terenach doniosłości i niezbędności istnienia jak najsilniejszej organizacji Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz poruszenie kobiet w kierunku wzięcia udziału w tej pracy, zawdzięczać trzeba przedewszystkiem energji i umiejętności organizacyjnej Pań Przewodniczących:

Częstochowa — p. Starościna Kühnowa,

Katowice — p. Prezesowa Niebieszczańska i

Poznań — p. Prezesowa Rucińska, obecnie p. Prezesowa Kierska.

Wzywamy wszystkie miasta Polski do nawiązania kontaktu z Sekcją Organizacyjną i do wzięcia udziału w pracy i zakładania samodzielnych placówek. Z dn. 1 września r. b. otwieramy Biuro Komitetu Ścisłego Pań L. O. P. P., Warszawa, ul. Długa 50 I p., gdzie przyjmujemy korespondencję.



Zakończenie kursu inspektorów o. p. g. L. O. P. P. — V.-prezes Zarządu Głównego p. płk. Moniuszko i insp. główny o. p. l. g., p. kpt. Misiński, wręczają dyplomy słuchaczom kursu.

OD REDAKCJI

Komitet Morski L. O. P. P. — Z nadesłanej, przy piśmie Nr. 743-32, fotografji skorzystać nie możemy ze względów technicznych. Na przyszłość prosimy o fotografje możliwie w rozmiarach 9 x 12 na ciemnem tle.

MIN. KOMUNIKACJI
DEP. LOTNICTWA CYWILNEGO

Nr. L.I/85/22. OKÓLNIK Nr. 7

Do wiadomości Ministerstwa Komunikacji doszło, że niektóre Aerokluby uprawiają loty zarobkowe zapomocą samolotów zarejestrowanych w Ministerstwie Komunikacji, a przeznaczonych wyłącznie do szkolenia, treningu względnie lotów turystycznych i sportowych członków danego Aeroklubu.

Ze względu na to, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że uprawianie lotów zarobkowych zapomocą statków powietrznych podpada pod postanowienie ust. 1 art. 44 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294 z 1928 r.) i wskutek tego może się odbywać jedynie na zasadzie koncesji, udzielonej przez Min. Komunikacji zgodnie z postanowieniem art. 8 lit. d) tegoż prawa.

Dokonywanie lotów zarobkowych bez koncesji, podlega na mocy postanowienia art. 72 pkt. 1 prawa lotniczego, karze aresztu do 6 tygodni lub grzywnie do 2.000 zł.; jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się w braku szczególnych okoliczności obciążających, grzywnę.

W związku z powyższem, poleca się zawiadomić o tem Aerokluby Lotnicze, działające na danem lotnisku, a w razie dalszego uprawiania przez te kluby lotów zarobkowych bez uzyskania na to koncesji od Min. Komunikacji, kierować do miejscowych władz powiatowych administracji ogólnej (starostw), za pośrednictwem organów policji państwowej, doniesienia, celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności karno - administracyjnej.

Nr. L.I/39/24 OKÓLNIK Nr. 8.

Do wiadomości Ministerstwa Komunikacji doszło, że niektórzy właściciele i użytkownicy samolotów zarejestrowanych w Min. Komunikacji, nie stosują się do wezwań „Bureau Veritas", mających na celu uzyskanie zeznań i wyjaśnień przy badaniu zdolności do lotu statków powietrznych względnie przy przeprowadzaniu dochodzeń technicznych wypadków lotniczych.

Ze względu na to, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że na zasadzie umowy z dn. 10.6.1927 r. pomiędzy Ministerstwem Komunikacji a „Bureau Veritas", to ostatnie zostało upoważnione do przeprowadzania wszelkich czynności związanych z inspekcją statków powietrznych (art. 8 lit. g prawa lotniczego) oraz badaniem zdolności do lotu tych statków (art. 10 tegoż prawa) i wskutek tego właściciele i użytkownicy statków powietrznych obowiązani są stawić się na każde wezwanie „Bureau Veritas i składać potrzebne zeznania i wyjaśnienia we wszystkich tych wypadkach, gdy chodzi o inspekcję doryweczą statku powietrznego przez „Bureau Veritas", o okresowe badanie zdolności do lotu oraz o badanie techniczne po wypadku lotniczym.

W razie niestosowania się do powyższego, osoby nie stawiające się na wezwanie, będą do tego zmuszone w drodze postępowania przymusowego w administracji oraz będą pociągane do odpowiedzialności karno-administracyjnej, — w myśl obowiązujących przepisów.

Kierownik Departamentu
(—) *Inż. Filipowicz*
Ppłk.-obserwator

LIGA • OBRONY POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

OD REDAKCJI.

W lipcowym numerze „Lotu Polskiego“ w biuletynie, w dziale „Protokół Zwyczajnego Sprawozdawczego Ogólnego Zgromadzenia“ przy wyszczególnieniu osób, wybranych do Zarządu Głównego L. O. P. P. opuszczone zostało nazwisko płk. inż. Czesława Szyndlera, co niniejszem uzupełniamy.

REGULAMIN STYPENDJÓW LOTNICZYCH L. O. P. P.

§ 1.

Zarząd Główny L. O. P. P. udziela stypendja: a) studentom wydziałów lotniczych szkół akademickich krajowych i w Gdańsku, b) uczniom wydziałów lotniczych państwowych szkół technicznych.

§ 2.

Wysokość stypendjów określa się następująco:

a) dla studentów szkół akademickich krajowych — 125 zł. miesięcznie.

b) dla studentów szkół akademickich w Gdańsku — 85 guldenów miesięcznie.

c) dla uczniów państwowych szkół technicznych — 100 zł.

§ 3.

Stypendja są udzielane każdorazowo na jeden rok szkolny, a mianowicie: a) dla studentów krajowych szkół akademickich i w Gdańsku na czas od 1 października do 30 lipca, b) dla uczniów państwowych szkół technicznych na czas od 1 września do 30 czerwca. W czasie feryj letnich stypendjów nie udziela się.

§ 4.

Osoby ubiegające się o stypendja muszą dołączyć do podań, które należy składać w Zarządzie Głównym L. O. P. P., ul. Wierzbowa 9, do dnia 15 września każdego roku, następujące załączniki:

1) zaświadczenie obywatelstwa polskiego,

2) zaświadczenie szkoły akademickiej względnie technicznej o przyjęciu w poczet słuchaczów, względnie wykaz postępów z roku przesłuchanego,

3) życiorys,

4) świadectwo niezamożności, wystawione przez Urząd Państwowy, a poparte przez Bratnią Pomoc, Dyrekcję szkół lub osoby dobrze znane i wiarogodne.

§ 5.

Udzielane stypendja są zwrotne, a osoby, które otrzymały stypendja, muszą się zobowiązać je zwrócić po zakończeniu studjów w ratach miesięcznych, wynoszących 10% pobieranych poborów. W tym celu stypendyści podpisują przed otrzymaniem stypendjum deklarację według wzoru podanego w załączniku 1 i 3.

§ 6.

Jeżeli stypendysta nie jest pełnoletni — ojciec, matka opiekun, lub osoba, która zechce przyjąć na siebie odpowiedzialność materjalną za zwrot stypendjum, a którą Zarząd Główny L. O. P. P. uzna w tym względzie za odpowiedzialną, podpisuje deklarację według wzoru podanego w załączniku Nr. 2.

Po dojściu do pełnoletności — stypendysta obowiązany jest podpisać własnoręcznie deklarację według wzoru podanego w załączniku Nr. 3.

W razie odmowy podpisania przez stypendystę po dojściu do pełnoletności wymienionej deklaracji, wstrzymuje się dalszą wypłatę stypendjum, a wypłacona mu suma podlega w całości zwrotowi przez osobę, która podpisała deklarację Nr. 2 (Załącznik Nr. 2).

§ 7.

W razie przerwania studjów z własnej winy lub woli stypendysty lub jego opiekuna na okres dłuższy niż 3 miesiące, wydalenia z zakładu naukowego, niedostatecznych postępów w nauce, utraty obywatelstwa polskiego lub zrezygnowania z dalszego pobierania stypendjum, stypendysta traci prawo do pobierania stypendjum. O pozbawieniu stypendjum Zarząd Główny L. O. P. P. powiadamia listownie stypendystę lub osobę, która podpisała deklarację Nr. 2. (Załącznik Nr. 2)

We wszystkich tych wypadkach — stypendysta, lub osoba, która za niego podpisała deklarację Nr 2 (Załącznik Nr. 2) winni powiadomić Zarząd Główny L. O. P. P., oraz nie później jak w ciągu roku od daty pozbawienia stypendjum zwrócić Zarządowi Głównemu L. O. P. P. wszelkie kwoty, pobrane tytułem stypendjum.

§ 8.

W razie usprawiedliwionej przerwy w nauce (np. z powodu ciężkiej choroby stypendysty), Zarząd Główny L. O. P. P. może na okres przerwy nieprzekraczającej 3 miesięcy, wstrzymać wypłatę stypendjum; o ile stypendysta po upływie tego czasu nie wróci do odbywania studjów — stypendjum zostanie cofnięte, przyczem postanowienia § 7, dotyczące zwrotu w tych wypadkach pobranych kwot stypendjalnych mają zastosowanie.

§ 9.

Ubiegać się o stypendja Zarządu Głównego L. O. P. P. mogą tylko kandydaci, którzy nie otrzymują żadnych innych stypendjów. W razie stwierdzenia, że stypendysta Zarządu Głównego L. O. P. P. pobiera inne stypendja, stypendjum Zarządu Głównego L. O. P. P. zostaje cofnięte, a stypendysta lub osoba, która podpisała deklarację Nr. 2 (Załącznik Nr. 2) jest zobowiązana do zwrotu kwot stypendjalnych w myśl § 7 niniejszego regulaminu.

§ 10.

Zarząd Główny L. O. P. P. perjodycznie informuje się w szkole, w której stypendysta studjuje, o postępach w nauce oraz o ewent. ukończeniu studjów.

§ 11.

Stypendja wypłacane są miesięcznie z góry, a stypendyści zobowiązani są przesyłać każdorazowo pokwitowanie z otrzymanych kwot.

Załącznik Nr. 1.

D E K L A R A C J A Nr. 1.

Ja niżej podpisany ....
zamieszkały w ....
przyjmuję od Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej stypendjum w wysokości .... zł. miesięcznie, przyznane mi na czas od dnia .... 193... r. do dnia .... 193... r. i zobowiązuję się zwrócić je po zakończeniu studjów w ratach miesięcznych, wynoszących 10% mych poborów.

Jednocześnie oświadczam, że regulamin stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. jest mi znany oraz przyjmuję na siebie wszelkie obowiązki, jakie regulamin ten na stypendystów nakłada.

Pozatem podczas odbywania studjów w ....
zobowiązuję się do ścisłego przestrzegania obowiązujących w tej uczelni przepisów oraz sumiennego przykładania się do nauki.

Podpis

.... dnia .... 193.. r.
(Urzędowe poświadczenie własnoręczności podpisu).

Załącznik Nr. 2.

DEKLARACJA Nr. 2.

Ja niżej podpisany(a) ....
(ojciec, matka, opiekun) niepełnoletniego stypendysty ....zamieszkały w ....
pragnąc dopomóc mu do ukończenia studjów w ....zobowiązuję się

1) zwrócić Zarządowi Głównemu L. O. P. P. wszelkie kwoty pobrane przez .... tytułem stypendjum przed dojściem do pełnoletności, jeżeli wymieniony po dojściu do pełnoletności nie zobowiąże się na podstawie odnośnej deklaracji do ścisłego przestrzegania warunków i obowiązków ustalonych w regulaminie stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P.

2) Zobowiązuję się również zwrócić Zarządowi Głównemu L. O. P. P. w terminie przewidzianym § 7 regulaminu wszelkie kwoty pobrane przez .... tytułem stypendjum przed jego dojściem do pełnoletności, jeżeli wymieniony przed dojściem do pełnoletności zostanie pozbawiony stypendjum z powodu przerwania studjów, wydalenia z zakładu naukowego, utraty obywatelstwa polskiego lub też zrezygnuje z podejmowania dalszych kwot stypendjalnych (§ 7 regulaminu).

Z obowiązku zwrotu sum pobranych przez .... tytułem stypendjum, wywiążę się najdalej w ciągu roku od daty pozbawienia go stypendjum.

Jednocześnie oświadczam, że regulamin stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. jest mi znany oraz stwierdzam, że .... nie pobiera żadnego innego stypendjum.

Podpis

.... dnia .... 193.. r.

(Urzędowe poświadczenie własnoręczności podpisu).

Załącznik Nr. 3.

DEKLARACJA Nr. 3.

Ja niżej podpisany ....
student ....
urodzony dnia .... 19.... r. zamieszkały w ....
.... po dojściu do pełnoletności przyznaję, że pobrałem od Zarządu Głównego L. O. P. P. na podstawie deklaracji z dnia .... wystawionej przez .... (mojego ojca, matkę, opiekuna) tytułem stypendjum na czas moich studjów w wymienionej szkole od dnia .... 19.... r. do dnia .... 19.... r. w łącznej sumie zł. .... (wyraźnie zł. ....) i nadal przyjmuję od Zarządu Głównego L. O. P. P. stypendjum w kwocie zł. .... miesięcznie na warunkach, ustalonych w regulaminie stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. i zobowiązuję się je zwrócić po zakończeniu studjów w ratach miesięcznych, wynoszących 10% mych poborów.

Jednocześnie oświadczam, że regulamin stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. jest mi znany oraz przyjmuję na siebie wszelkie obowiązki, jakie regulamin ten na stypendystów nakłada.

Pozatem podczas odbywania studjów w ....
zobowiązuję się do ścisłego przestrzegania obowiązujących w tej uczelni przepisów oraz sumiennego przykładania się do nauki.

Podpis

.... dnia .... 193.. r.

(Urzędowe poświadczenie własnoręczności podpisu).

Z KOMITETU POW. L.O.P.P. W RADOMIU

Zarząd Komitetu Pow. L. O. P. P. w Radomiu podaje do wiadomości, że w okresie od dnia 31 maja do dnia 21 czerwca b. r. podinspektor o. p. l. g. I okręgu por. W. Artur i instruktor J. Olszak przeprowadzili przeszkolenie w obronie przeciwgazowej, połączone z dokładnem posługiwaniem się maską przeciwgazową i użyciem komory gazowej, według niżej podanego zestawienia:

a) 5-godzinne przeszkolenie w o. p. l. g. uczennic i uczniów 7-go oddziału niżej wymienionych szkół powszechnych:

1. im. Poniatowskiego, 2. im. Czartoryskiego, 3. im. Kościuszki (żeńska), 4. im. Kościuszki (męska), 5. im. Reja, 6. im. Mickiewicza, 7. im. Długosza, 8. im. Joselewicza (żeńska), 9. im. Joselewicza (męska), 10. im. Asnyka, 11. im. Narutowicza, 12. im. Konopnickiej (żeńska), 13. im. Syrokomli.

Ogółem przeszkolono młodzieży szkół powszechnych 567.

b) 10-godzinne przeszkolenie w o. p. l. g. uczennic w szkołach średnich i zawodowych żeńskich, a mianowicie:

1. w gimn. żeńskiem im. M. Konopnickiej (klasa 6 i 7), 2. w gimn. żeńskiem Marji Gajl (klasa 6 i 7), 3. w gimn. państwowem żeńskiem im. Chałubińskiego (klasa 5 i 7), 4. w państw. semin. naucz. żeńskiem (kurs 4 i 5), 5. w średniej szkole handlowej żeńskiej i 6. w szkole zawodowej żeńskiej Pol. Katol. T-wa Opieki nad Dziewczętami.

Ogółem przeszkolono młodzieży w szkołach średnich żeńskich 304.

Przeszkolenie wzbudziło nadzwyczaj wielkie zainteresowanie wśród młodzieży, która dotychczas nie była uświadomiona o grozie napadu gazowego i obronie przeciwgazowej, a dyrekcje poszczególnych szkół prosiły, aby Zarząd Komitetu Pow. L. O. P. P. w przyszłym roku szkolnym przeprowadził dalsze szkolenie młodzieży w obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

„IX TYDZIEŃ PRZECIWLOTNICZO-GAZOWY" W ŚWIĘTOCHŁOWICACH.

W myśl zapowiedzianego programu tysięczne tłumy ludności miejscowej i z okolic zaległy w dn. 5 czerwca rynek. O godz. 15-ej syrena pożarna zaalarmowała o napadzie nieprzyjacielskim, skutkiem czego żołnierze (przysposobienie wojskowe) pod dowództwem por. Kruczka, rozłożyli się tyraljerą po ulicach, posuwając się w stronę rynku. W tej chwili zadymiono plac boju, a silne huki wstrząsały „pobojowiskiem", gdzie z boku prażył ogniem karabin maszynowy. W chwili kanonady nadleciał z Katowic samolot, rzucając wokół ulotki L. O. P. P. Kiedy już „bombardowanie" ustało, nadjechała w maskach ochotn. straż pożarna oraz zawodowa „Huty Bismarcka" z Wielkich Hajduk, które zajęły się „gaszeniem" płonących domów. W tej chwili przybyła kolumna sanitarna, która pozbierała „zabitych i rannych".

Poszczególne działania drużyn objaśnił przez megafon kpt. Blacha, w którego rękach spoczywało przygotowanie i kierowanie akcją.

Całe to widowisko wypadło nadzwyczaj sprawnie, co dowodzi sprężystości organizacji zarządu miejscowego L. O. P. P. oraz dzięki Kom. Wykonaw. Obchodu „Tygodnia L. O. P. P." pod protektoratem p. starosty Szalińskiego.

Po pokazach wyruszyły oddziały na czele z orkiestrą do defilady, a następnie do ogrodu Preisnera, w którym odbył się koncert orkiestry kolejowej. W czasie koncertu urządzono kręglowanie i strzelanie do tarczy o nagrody.

Podnieść należy sprawność utrzymania porządku przez policję pod dowództwem kom. Bargła, jak również pracę kolumny sanitarnej kierowanej przez prezesa p. Hawełkę i przodownika p. Wolnego, przy pomocy której wybudowano pokazowy schron mieszczący się w budynku gminnym. Również dobrze popisała się straż pożarna, która wykonywała swe zadanie bardzo sprawnie, będąc zaopatrzona w maski i przyrządy przeciwgazowe.

Poza wspomnianą imprezą odbyła się w sobotę dn. 11 b. m. w sali p. Szastoka akademja, podczas której licznie zebrana publiczność wysłuchała wykładu p. kom. Bargla o lotnictwie i obronie przeciwlotniczo-gazowej. Kierownicy szkół pp. Kopacz i Orlewicz przygotowali dziatwę szkolną do wygłoszenia deklamacyj, a przod. Wolny urozmaicił akademję żywym obrazem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: Warszawa, ul. Marszałkowska Nr. 138.

Telefon 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny do dn. 30 września 1932 r.

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	we wtorki czwartki soboty	codziennie z wyjątkiem niedziel	KIERUNEK	codziennie z wyjątkiem niedziel	w poniedz. środy piątki	we wtorki czwartki soboty
		13.30 o.	Warszawa	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	Warszawa	p. 9.10		
		18.00 p.	Poznań	o. 7.00		
		15.30 o.	Warszawa	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	Warszawa	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 o.			Kraków			p. 13.20
12.20 p.			Katowice			o. 12.40
12.50 o.			Katowice			p. 12.10
14.35 p.			Brno			o. 10.25
14.55 o.			Brno			p. 10.05
15.55 p.			Wiedeń			o. 9.05
		9.40 o.	Warszawa	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	o. 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40	
*16.00 p.			Czerniowce		o. 13.05*	
*16.30 o.			Czerniowce		p. 12.35*	
*19.30 p.			Bukareszt		o. 19.35*	
	* 9.50 o.		Bukareszt			p. 15.40*
	*11.00 p.		Sofja			o. 12.30*
	*11.40 o.		Sofja			p. 11.50*
	*13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot. p. — przylot. * — czas wschodnio-europejski.

(W Rumunji czas lokalny letni wprowadzony z dn. 21 maja 1932)

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04